ANNO XXI. Sabato, 7 Gennaio 1888 NUM. 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

MONITORE delle STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Anno XXI

		Interno	Estero
Prezzi d'Abbonamento:	Anno	L. 20	L. 28
Id.	Semestre	» 11	» 15
Id.	Trimestre	» 6	» 8

Preghiamo coloro che sono in ritardo, a rinnovare l'abbonamento od a pagarne l'arretrato, di sollecitare tali atti rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione.

PRODOTTI FERROVIARII

Settembre 1887.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di settembre 1887, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1886.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di settembre 1887 ascese a L. 21,222,141, mentre nel settembre 1886 fu di L. 19,387,142, quindi presenta un aumento di L. 1,834,999.

I suddetti totali sono così divisi:

	1887	1886
Viaggiatori	L. 9,450,257	L. 8,115,770
Bagagli	» 347,198	» 309,694
Merci a grande velocità	» 1,939,207	» 1,213,431
» a piccola »	» 9,303,155	» 9,697,210
Introiti diversi	» 182,324	» 51,037
Totale	L. 21,222,141	L. 19,387,142

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1887	1886
Rete Mediterranea	L. 10,298,460	L. 9,540,036
» Adriatica	» 9,348,756	» 8,098,595
» Sicula	» 540,049	» 708,436
Ferrovie dello Stato	» 113,470	» 88,258
» Sarde	» 144,675	» 125,958
» Diverse	» 776,731	» 825,859
Totale	L. 21,222,141	L. 19,387,142

La differenza poi tra il settembre 1887 e il settembre 1886 va così ripartita:

	+	—
Rete Mediterranea	+ 758,424	
» Adriatica	+ 1,250,161	
» Sicula		— 168,387
Ferrovie dello Stato	+ 25,212	
» Sarde	+ 18,717	
» Diverse		— 49,128
Totale	+ 1,834,999	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di settembre in . . . . . . L. 21,222,141
aggiungendo quelli dei mesi precedenti in . » 39,923,470

il prodotto generale dal 1° luglio 1887 al 30 settembre 1887 risulta di . . . . L. 61,145,611
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di . . . . » 56,183,970

per cui si ha l'aumento di . . . . » 4,961,641

Questo aumento generale va poi così ripartito:

	+	—
Rete Mediterranea	+ 1,928,264	
» Adriatica	+ 3,502,644	
» Sicula		— 592,772
Ferrovie dello Stato	+ 55,753	
» Sarde	+ 39,810	
» Diverse	+ 27,942	
Totale	+ 4,961,641	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1887 al 30 settembre 1887 fu di chilometri 11,633, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 10,073.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole Reti dal 1° luglio 1887, al 30 settembre 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di settembre	Dal 1 luglio al 30 settembre
Rete Mediterranea	2,247	6,588
» Adriatica	1,944	5,520
» Sicula	804	2,223
Ferrovie dello Stato	810	2,121
» Sarde	352	1,033
» Diverse	736	2,181

Quindi la media è di L. 1,818 pel detto mese di settembre e L. 5,256 per il periodo dal 1° luglio al 30 settembre con un aumento, cioè, di L. 80 per il primo, e un aumento di L. 183 pel secondo in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio nel mese di settembre 1887 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell' apertura all'esercizio	Lungh. — Chilom.
Rete Sicula	Variante e Stazione definitiva di Noto	settembre 20	1
Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1.o luglio al 30 settembre 1887			112
		Totale generale	113

FERROVIA DEL SEMPIONE

Martedì 3 corrente, come abbiamo preannunciato nel precedente numero, si tenne a Milano, presso la Camera di Commercio, l'adunanza per deliberare sul progetto della ferrovia attraverso il Sempione. La riunione, alla quale presero parte circa 30 invitati, riuscì importante.

Vi assistevano: il comm. Amilhau, rappresentante del gruppo finanziario, i senatori Robecchi, presidente del Comitato, e Annoni, presidente della Cassa di Risparmio; il sindaco Negri; gli onorevoli Colombo, Mussi, Cavallotti, Marcora, Maffi, Campi, Vigoni, Conti, Pullè, Bianchi; il comm. Villa-Pernice, il deputato provinciale Bianchi, l'ingegnere Parravicini, i signori Sala, Tagliasacchi e Mola del Comitato; il signor Bertarelli, presidente del Circolo Industriale e Commerciale, il presidente e il vice-presidente della Camera di Commercio signori De Angeli e De Vecchi; i signori Gavazzi, Gramizzi e Dubini della Camera di Commercio, e alcuni altri, fra cui qualche rappresentante della stampa. In tutto una trentina di persone.

Scusarono la loro assenza le rappresentanze di Genova, Novara e Domodossola, che ricevettero tardi l'invito di convocazione, il senatore Belinzaghi, e i deputati Taverna, Carmine, Prinetti e Silvestri.

Il presidente Robecchi spiegò lo scopo della riunione. Dopo una breve storia dei progetti tecnico e finanziario riguardanti il Sempione, osservò come per l'esecuzione di questo valico venga chiesto all'Italia un concorso di molto inferiore a quello dato pel Gottardo. Accennò alle Convenzioni già stipulate dalla Società del Sempione con un gruppo di Banche, per la formazione del capitale occorrente e per l'appalto del tunnel; la cui costruzione sarebbe affidata alla *Société Anonime de constructions* di Parigi, alla testa della quale è un italiano, il signor Vitali.

In Isvizzera — continuò il presidente — si è dunque pronti; in Italia invece si è lavorato poco per la riescita del progetto. Il momento non è certo il più favorevole; ma le condizioni favorevolissime in cui l'affare si presenta ci impongono il dovere di non lasciarlo cadere. Fece poi osservare che un ritardo nel prendere una deliberazione comprometterebbe ogni cosa, perchè l'impegno dei banchieri scade fra breve, e così pure la concessione data dalla Svizzera alla Compagnia S. O. S. pel traforo del Sempione.

Il Presidente diede poscia la parola al comm. Amilhau perchè esponga la combinazione finanziaria che egli è incaricato di proporre al Governo.

Amilhau premise che l'aggravio dell'Italia per il Sempione si calcola nella somma complessiva di 35 milioni, cioè 20 per la costruzione della linea d'accesso e 15 di sovvenzione. Il Governo italiano non sarebbe certo disposto a dare subito questi 35 milioni. Il Sindacato intende perciò anticiparli alla Società di costruzione del tunnel, salvo poi a farsene rimborsare dal Governo nel periodo di trent'anni, a cominciare da dieci anni da oggi; durante i quali dieci anni, il Governo avrebbe solo da pagare gli interessi sulle somme realmente versate dal Sindacato alla Società di costruzione.

Per tale combinazione, il Governo pagherebbe: il primo anno nulla; il secondo anno 50,000 lire; il terzo 150,000; il quarto 250,000; il quinto 600,000; il sesto 700,000; il settimo 1,300,000; l'ottavo 1,650,000; il nono 1,750,000 lire. A cominciare dal decimo il Governo dovrebbe pagare una quota sufficiente per ammortizzare il debito di trentacinque milioni in trenta anni. Cosicchè quando al settimo anno l'intera linea del Sempione sarebbe costruita e aperta all'esercizio e farebbe sentire i suoi benefici, il Governo non avrebbe sborsate che L. 3,050,000; e per il rimborso del capitale il Governo, a cominciare dal decimo anno, avrebbe il lungo periodo di 30 anni, cioè sino al 1928.

Amilhau annunciò poi che il Sindacato è disposto ad assumere alle stesse condizioni anche la linea Arona-Ornavasso, che sta a cuore a Milano, e la Santhià-Borgomanero per la quale si agitano tanto a Torino.

Il Sindaco Negri disse che le dichiarazioni che stava per fare erano imposte dallo stato delle cose. L'ordine del giorno votato dal Consiglio aveva due obbiettivi: il primo era di persuadere il Governo che Milano s'interessa vivamente al Sempione; il secondo era di vincolare l'appoggio di Milano alla condizione che sia costruita la Arona-Ornavasso. In seguito alle dichiarazioni del comm. Amilhau, il Sindaco, a nome della Giunta, dichiarò che presenterà alla prossima riunione del Consiglio la proposta di un concorso al traforo del Sempione, ma a due condizioni: 1ª che si costruisca la linea Arona Ornavasso; 2ª che le agevolezze, che il Sindacato offre al Governo pel pagamento dei 35 milioni, sieno concesse anche al Comune di Milano. Egli non ha difficoltà a precorrere col sussidio di Milano la deliberazione che prenderà il Governo.

Amilhau assicurò che il Sindacato accorderà, pel pagamento del sussidio milanese, le facilitazioni che accorda al Governo.

Le stesse dichiarazioni del sindaco fa poi il deputato provinciale Bianchi a nome della provincia.

Parlarono poscia altri oratori, convenendo tutti sull'importanza della linea del Sempione considerata, non solo in rapporto agli interessi di Milano, ma eziandio dell'Italia, e plaudendo alla combinazione proposta dal comm. Amilhau.

Fu infine approvato ad unanimità il seguente ordine del giorno:

« Il Comitato del Sempione, i senatori, i deputati e le rappresentanze della Provincia, del Comune e della Camera di commercio di Milano, convenuti per discutere in merito al valico del Sempione:

« Udite le comunicazioni del comm. Amilhau rappresentante del gruppo finanziario, che offre l'anticipazione dei fondi occorrenti per la sovvenzione chiesta all' Italia come contributo al valico del Sempione, e per la costruzione delle linee d'accesso;

« Preso atto delle dichiarazioni dello stesso commendatore Amilhau che la linea Ornavasso-Arona formerà parte integrante delle proposte finanziarie sopra indicate;

« Udite le dichiarazioni del Sindaco di Milano, favorevoli ad un concorso della città di Milano, quando si verifichino le condizioni premesse;

« Ritenuto che il progetto finanziario proposto facilita la soluzione della questione per parte del Governo italiano;

« Ritenuta l'urgenza di prendere una decisione intorno al valico del Sempione, raccomandata non dagli interessi locali, ma ben anche da quelli generali di tutto il paese:

« Deliberano di associare i loro sforzi, perchè, nel più breve tempo possibile, il Governo provveda, per quanto gli compete, ad assicurare l'attuazione della grande opera del valico ferroviario del Sempione. »

LE SPESE PER LE COSTRUZIONI FERROVIARIE IN FRANCIA DAL 1884.

Nel n. 52 del MONITORE (24 dicembre 1887) — in un articolo dal titolo « *Le nuove costruzioni ferroviarie in Francia* » — abbiamo ampiamente trattato del sistema proposto, dalla Commissione del bilancio, per la soluzione del grande problema ferroviario nella parte che tocca alle nuove costruzioni dal corrente anno 1888.

Daremo ora qualche cenno — togliendolo dalla relazione della medesima Commissione — sulle spese occorse nell'ultimo quadriennio 1884-87 per i lavori ferroviarii, in adempimento alle convenzioni del 20 novembre 1883.

Premesso che i lavori ebbero principio il 1° gennaio 1884 e che il Parlamento fissa ogni anno al Governo il *maximum* delle spese da farsi, riassumeremo nel seguente quadro la somma a cui il Governo fu autorizzato e quella che fu effettivamente spesa nell'anno medesimo.

Anno	Preventivo	Consuntivo
1884	L. 190,000,000	L. 180,200,000
1885	» 188,400,000	» 125,300,000
1886	» 194.000,000	» 153.900,000
1887	» 181,958.000	» 150,000,000 circa.
Totale, quadrien.,	L. 754,358,000	L. 609,400,000 circa.

Per l'anno 1888 la Commissione del bilancio propose che la spesa per le costruzioni ferroviarie sia fissata da L. 140 a 145 milioni da ripartirsi fra 158 linee. Di esse, 81 sono in esercizio, 28 prossime al loro compimento; le altre 49 sono in corso di costruzione, da proseguirsi oltre il corrente anno, e la loro spesa può calcolarsi complessivamente a 563 milioni.

Aggiungiamo infine che, riguardo alle sei grandi Compagnie delle Strade Ferrate di Francia, la spesa del triennio 1884-86 si è di tal modo ripartita tra esse:

Per le linee del *Nord*, L. 9,000,000; per le linee dell'*Est*, L. 91,100,000; per le linee dell' *Ouest*, Lire 64.600,000; per linee della *Paris-Lyon-Méditerranée*, L. 83,800,000; per le linee d' *Orléans*, L. 189,600,000; per le linee del *Midi* L. 15,500,000.

Del riparto dei 150 milioni, o circa, spesi nell' anno 1887, non si può sino ad ora tenerne conto.

CONCLUSIONI ADOTTATE
DAL
CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 53 del 1887*).

QUESTIONE X. — *Lubrificazione.*

Conclusioni presentate dal signor Banderali, segretario principale della seconda Sezione:

« La lubrificazione delle boccole è una questione che in questi ultimi anni ha preso un'importanza tanto maggiore quanto più si è accresciuta la velocità dei treni dei viaggiatori e delle merci e quanto più è divenuto considerevole il percorso dei veicoli sulle reti di loro servizio e su quelle di servizio cumulativo.

« Questa questione interessa ad un tempo la regolarità e la sicurezza del servizio, nonchè le spese d'esercizio.

« Il valore di un sistema di lubrificazione dipende da parecchi elementi; la scelta della materia lubrificante; la natura del metallo impiegato nella fabbricazione del cuscinetto interposto fra il perno e gli organi di sospensione; la forma stessa di questo cuscinetto; il modo di costruzione della boccola, tanto dal punto di vista della forma, che del metallo impiegato; infine la facilità che questa costruzione offre alla manutenzione e all'ispezione di un organo così essenziale.

« Non si tratta invero soltanto di ridurre al minimo le resistenze, caratterizzate dal coefficiente dell' attrito che ha luogo fra il perno e il cuscinetto, ma anche di mantenere il perfetto stato di funzionamento tutte le parti essenziali.

« *Natura della sostanza lubrificante.* — Per molto tempo il lubrificante impiegato nelle scatole fu il grasso solido, di composizione, variabile non solo secondo le diverse linee, ma anche secondo le diverse stagioni.

« Il grasso è quasi generalmente abbandonato oggidì, come unico mezzo di lubrificazione, sulle reti del continente, dove però trova tuttora qualche fautore.

« In Inghilterra è ancora adottato quasi generalmente.

« Lo si accusa di originare maggiore resistenza in confronto delle sostanze liquide non solo all'inizio del movimento, ma anche durante il percorso.

« A quello del grasso è succeduto l'impiego dei lubrificanti liquidi; l'olio animale, nei paesi in cui facile ne è la produzione; l' olio vegetale (colza, oliva, ravizzone, resina, ecc.) in altri paesi; l'olio minerale, infine, in certe contrade, nelle quali questo prodotto è abbondante ed a basso prezzo, come in Russia e in America.

« La caratteristica dei progressi degli ultimi anni, e per un certo numero di Società che avevano adottato la lubrificazione ad olio, è di avere sostituito all'olio di colza puro, sia dei miscugli, in proporzioni diverse, di oli vegetali e minerali, sia anche l'olio minerale solo.

« In questo periodo di trasformazione e di ricerche, sono stati eseguiti esperimenti numerosi, e condotti in modo razionale, sopra molte reti. Basta citare le esperienze dell'Est francese che risalgono a oltre venti anni; quelle della compagnia d'Orléans, e quelle recenti compiute in Francia dalla Parigi-Lione-Mediterraneo, in Inghilterra dal Beauchamp, in Russia dal Petroff, in America sulla *Pensylvania Railroad*, e nel Belgio.

« Codeste esperienze sono state, in generale, favorevoli all'impiego di miscugli, la composizione dei quali varia secondo le condizioni del clima, e secondo la natura delle sostanze impiegate.

« In generale, in queste composizioni, la proporzione di olio vegetale mescolato, all'olio minerale, varia dal 15 al 40 0[0 della miscela.

« Sembra, secondo i primi risultati di prove attualmente in corso sulla rete della Parigi-Lione-Mediterraneo, che l'impiego dell'olio minerale puro aumenti del 10 0[0 il coefficiente di attrito. Parrebbe che mediante una mi-

scela, contenente il 25 0[0 di colza, la resistenza di attrito, in confronto di quella corrispondente all' uso di olii vegetali, sarebbe invece aumentata soltanto lievemente pur impiegando olio minerale grezzo di Baku.

« In tali condizioni, l'impiego della miscela è infinitamente meno costoso di quello dell'olio di colza puro.

« In Russia si giunge allo stesso risultato, mescolando olii minerali di densità, composizione, e provenienze diverse.

« Gli esperimenti continuano, e le loro conclusioni riuscirono oltremodo interessanti.

« *Forma del cuscinetto e natura del metallo impiegato nella sua fabbricazione.* — In generale, e qualunque sia la natura del lubrificante impiegato, fu riconosciuto opportuno diminuire la larghezza dei cuscinetti, cioè l'arco della sezione del perno abbracciato dal cuscinetto.

« In Inghilterra, la riduzione della larghezza del cuscinetto è di pratica costante, e tale pratica offre risultati che trovano conferma nelle prove che abbiamo più sopra accennate.

« Per coincidenza, giova notare che da qualche tempo si è fissata l'attenzione sulla determinazione del rapporto che deve esistere fra il diametro e la lunghezza dei pezzi.

« L'utilità dei condotti elicoidali, per distribuire regolarmente il lubrificante su tutta la superficie del cuscinetto, dipende interamente dalla natura del lubrificante, a cui si ricorre.

« Quanto al metallo costituente il cuscinetto, l'opinione quasi unanime degli ingegneri è che il bronzo è vantaggiosamente sostituito dal metallo bianco.

« Dobbiamo citare segnatamente l' esperienza pratica, che sembra tanto concludente, della Società internazionale dei *Vagoni a letto.* Questa ha surrogato in via generale, i cuscinetti di metallo bianco a quelli di bronzo, nella costruzione delle scatole a grasso di vetture destinate a percorsi estremamente lunghi, su reti lungo le quali sostanze e i sistemi di lubrificazione variano in modo considerevole, e per le quali un riscaldamento lungo la via è un incidente gravissimo, poichè ha per conseguenza inevitabile il trasbordo dei viaggiatori, in circostanze spesso le più difficili e disagevoli.

« L'impiego dei cuscinetti di metallo bianco avrebbe diminuito in proporzioni notevoli i riscaldamenti lungo il percorso.

« Il metallo bianco sembra dar luogo del pari a una minor resistenza d'attrito in confronto del bronzo. Secondo recenti esperienze, questa diminuzione di resistenza potrebbe essere valutata a circa il 3 0[0.

« Infine la considerazione del logoramento dei cuscinetti è egualmente favorevole all' impiego di una lega, di composizione variabile secondo che si tratta di vetture per viaggiatori o di vagoni merci, ma nella quale entrano il rame, l'antimonio e lo stagno; l'antimonio può essere sostituito dal piombo che costa molto meno.

« L'aggiunta del fosforo alla miscela, nella proporzione di 3[4 a 1 0[0, sembra dare alla lega una durezza molto utile alla conservazione della forma dei cuscinetti.

« Tale sostituzione è dunque vantaggiosa, tanto dal punto di vista delle spese di esercizio, quanto da quello della regolarità del servizio.

« *Forme e materiali impiegati nella fabbricazione delle boccole.*

« Le scatole che si adoperano sono di forme assai varie. Alcune sono in due pezzi: la parte superiore e la parte inferiore della scatola; altre sono in un sol pezzo.

« Tanto l'uno che l'altro di questi sistemi ha fornito in pratica risultati soddisfacenti.

« L'oggetto principale che si deve avere di mira è di evitare le perdite d'olio.

« Sotto questo riguardo, la scelta di un buon giunto e di appropriati otturatori permette di ottenere risultati soddisfacenti.

« La scelta del materiale non è indifferente.

« In generale, le scatole sono di ghisa. A misura che, per i vagoni merci, le manovre di stazioni sono divenute molto più numerose e più pericolose che per l' addietro, è aumentato il numero delle rotture.

« Tuttavia l'impiego della ghisa non dovrebbe essere proscritto, poichè sembra che esso possa tornare tuttora conveniente, quando s'aumenti la superficie di contatto delle scatole stesse con le guide delle piastre di guardia e si costruiscano le scatole di un solo pezzo.

« Negli ultimi anni parecchie Società si trovarono soddisfattissime dell' impiego di boccole di ferro stampate ad alta temperatura. Si comincia anche ad impiegare in questa fabbricazione l' acciaio fuso, sul valore del quale l'esperienza non si è ancora sufficientemente pronunciata.

« *Visite, manutenzione.* — Dal punto di vista della manutenzione, sembra eccellente pratica preparare anzitutto mediante uno sfregamento preventivo dell' una superficie sull' altra, l' accordo perfetto che deve stabilirsi fra il cuscinetto e il perno; qualsiasi misura tendente a distruggere l' armonia di questo accordo — che deve essere quanto più intimo e più lungo è possibile — è bene sia eliminata.

« Bisogna del resto contribuire alla durata di questa perfetta congruenza, sia con lubrificazioni regolarmente periodiche — che danno, a quanto sembra, buoni risultati in Germania e in Austria — sia con lubrificazioni irregolari, l' opportunità delle quali dev' essere determinata da visite accurate, tanto più frequenti quanto più saranno facili.

« Conchiudendo, sembra risultare che la lubrificazione delle boccole non può essere oggetto di regole assolute, e può farsi in modo soddisfacente, con olii animali, vegetali, minerali, puri o mescolati in proporzioni varie; dal punto di vista dell'economia dell'esercizio e della sua regolarità, l'olio minerale, quantunque inferiore, come lubrificante agli olii vegetali, assume una parte, sempre più preponderante, nella composizione delle miscele lubrificanti.

« Puro o mescolato, si presta particolarmente bene quando si impieghi una lega appropriata nella fabbricazione del cuscinetto; impiego che sembra dar luogo a minor riscaldamento che non il bronzo, e avere una spiccata influenza sulla diminuzione del coefficiente di attrito.

« La pressione sui cuscinetti deve essere convenientemente limitata, secondo la natura del lubrificante impiegato e del metallo scelto per il cuscinetto.

« Infine è desiderabile che gli esperimenti in corso, tanto per l'impiego di un metallo resistente nella fabbricazione delle scatole, quanto per la determinazione dei diversi elementi che, nella questione di cui ci occupiamo, influiscono sulla resistenza alla trazione, siano attivamente proseguite.

Queste conclusioni furono ratificate dall'Assemblea plenaria, dopo un'osservazione del signor Belleroche.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

I prodotti approssimativi della Rete Mediterranea per l'intero primo semestre finanziario 1887, e cioè dal 1° luglio al 31 dicembre, accennano un aumento di L. 5,000,368 sopra il corrispondente periodo dell'esercizio precedente. Infatti nel detto semestre 1887 salirono a L. 61,873.066, mentre in quello del 1886 raggiunsero soltanto L. 56,872,698. È questo un risultato soddisfacentissimo e che dimostra quanto sviluppo abbia preso in questi ultimi tempi il traffico nel nostro paese, sviluppo che avrebbe potuto essere maggiore se fosse stato secondato da una migliore condizione delle nostre linee ferroviarie e dalla necessaria provvista di materiale mobile.

><

Con decreto ministeriale del 31 dicembre p. p. è stato prorogato a tutto il 31 marzo p. v. il termine, assegnato pel compimento del loro mandato, alle Commissioni incaricate della consegna e valutazione del materiale mobile e di esercizio e degli approvvigionamenti alle Società assuntrici, a termini della legge 27 aprile 1885 sull'esercizio delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, fatta eccezione per le Commissioni di consegna del materiale ruotabile alle tre Reti e per quella di consegna degli approvvigionamenti alla Rete Sicula, le quali hanno già soddisfatto all'incarico ad esse affidato.

><

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo hanno dichiarato al R. Ispettorato generale delle strade ferrate che da parte loro non hanno alcuna difficoltà ad accogliere una proposta della Società delle ferrovie Meridionali austriache, perchè sia estesa al servizio italo-boemo la convenzione che regola il servizio internazionale fra le Amministrazioni della lega italo germanica.

><

In sul finire dello scorso mese si tenne in Palermo, nell'ufficio di quel R. Ispettore Capo ferroviario di Circolo, una conferenza fra il Direttore tecnico governativo della ferrovia Messina-Patti-Cerda; il rappresentante della Società esercente le strade ferrate della Sicilia; ed il R. Ispettore Capo predetto, nella quale furono presi gli accordi opportuni pei provvedimenti necessarii per la sicurezza e regolarità dell'esercizio della linea Messina-Catania, dipendentemente dall'allacciamento alla medesima della nuova ferrovia Messina-Patti-Cerda.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Siracusa a Licata ha rassegnato al R. Ispettorato generale il progetto di appalto del tronco della ferrovia medesima, compreso fra Butera e Terranova, della lunghezza di m. 11,092.13 e dell'importo complessivo di L. 1,860,000. Di questo progetto daremo alcuni ragguagli tecnici nel prossimo numero.

><

Il signor Direttore del Servizio delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo, commend. Oliva, ad evasione dell'incarico conferitogli dal Ministero dei Lavori pubblici nell'aprile del 1886, ha rassegnato al R. Ispettorato generale il progetto esecutivo del tronco Porto Santa Venere-Briatico, della linea litoranea Eboli-Reggio.

><

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico stanno studiando per stabilire quali fra le tariffe locali potranno, nell'interesse della industria e della esportazione italiana, essere comprese nella tariffa diretta del servizio italo-austro-ungarico.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha chiesto al R. Ispettorato di essere autorizzata a concedere alla Ditta Schenker e comp. la quale eseguisce spedizioni di canapa greggia da Bologna e da Ferrara a Pöchlarm, l'applicazione in via di rimborso dei prezzi della tariffa locale italiana n. 206, alle proprie spedizioni in servizio diretto italo-austro-ungarico.

><

Sullo stato di avanzamento al 31 dicembre p. p. della linea da Udine a Portogruaro, riceviamo le seguenti informazioni:

I. Tronco da Udine a San Giorgio: — *Espropriazioni*, complete tanto per la sede stradale che per gli accessorî; *Corpo stradale*, completo l'argine compreso l'attacco provvisorio in stazione di Udine; *Opere di arte*, completi i manufatti normali, i quali mancano solo di pochi lavori di finimento; ultimati i manufatti speciali a vôlto e completata la parte muraria di quelli a travata metallica pei quali le travate sono pronte in officina; *Caselli*, finiti meno negli accessorii; *Fabbricati delle stazioni*, sono in costruzione i fabbricati per la rimessa macchine e pel rifornitore nella stazione di San Giorgio; gli altri fabbricati della stazione medesima e tutti quelli delle stazioni di Palmanova e di Risano possono considerarsi finiti.

II. Tronco San Giorgio-Portogruaro — *Espropriazioni*, complete per 10 chilom.: *Corpo stradale*, completo per oltre 4 chilom.; *Opere d'arte*, è approvvigionato il materiale occorrente pei ponti sul Tagliamento e sullo Stella; pel primo è incominciata la posa di un cassone ed è in pronto il materiale per gli altri cassoni; *Caselli*, se ne hanno due in costruzione; *Fabbricati della stazione*, è incominciata la costruzione del magazzeno merci e del piano caricatore in stazione di Latisana.

Sono provvisti lungo la linea m.c. 50,000 di ghiaia per la massicciata; n. 11,000 rotaie da m. 9.00 del peso di Kg. 36 per metro corrente; si hanno nei cantieri n. 33,500 traverse.

><

Diamo le informazioni che abbiamo promesse intorno al progetto di appalto dei lavori occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia da Ceva ad Ormea compreso fra il Rivo Mursecco e la Val d'Inferno, della lunghezza di metri 7,753.37.

Da questo progetto è esclusa la provvista e messa in opera delle travate metalliche per le quali sarà provveduto con appalto speciale.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da m. 3411.61 di tratti in curva, con raggio variabile fra un minimo di metri 300 ed un massimo di metri 1000; e da metri 4,341.76, di tratti rettilinei. Nell'altimetria la maggior pendenza non supera il 14 per mille. Le opere d'arte di maggiore importanza progettate sono tre, cioè: due ponti obliqui sul Tanaro della luce netta di m. 56 il primo, e di metri 54 il secondo; ed un ponte sul torrente Malsagno di metri 12 di apertura.

Le opere d'arte minori sono proposte in n. di 30, così ripartite: n. 7 acquedotti coperti con lastroni di luce compresa fra m. 0.80 e metri 1,00; n. 14 manufatti a vôlto, di apertura da m. 0.80 a m. 6.00; n. 7 manufatti a trava metallica, di luce, da m. 2.00 a metri 6.00.

La continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia è mantenuta mediante n. 9 passaggi a livello, dei quali: n. 5 per strade consorziali e private; n. 2 per strada nazionale; n. 1 per strada provinciale, e n. 1 per lo stabilimento Picardi.

Lungo il tronco è proposta un'unica stazione, quella cioè di Garessio, ed una sola fermata, quella situata in prossimità ai Casali di Trappa. Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono progettate n. 7 case cantoniere ed una garetta.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha dato la sua approvazione ad una concessione speciale a favore della Società delle Acciaierie di Terni, con la quale è stabilito un traffico di 585,000 tonnellate, cioè tonn. 185,000 di prodotti lavorati comprese le corazze per la Marina, e tonn. 400,000 di materie prime, da trasportarsi nel corso di un quinquennio a partire dal 1° gennaio 1888.

I trasporti che godranno di facilitazione sono i seguenti:

a) rotaie, piastre di ferro non superiore a chilogrammi 10,000, e tubi di ghisa;

b) piastre pesanti da 10 a 30 tonnellate; da 30 a 40 e da 40 a 50 tonnellate;

c) ghisa, minerale metallifero, rottami, terre refrattarie, coke e litantrace.

><

Ci informano da Udine che le Giunte Municipali del Distretto di Spilimbergo hanno inviato un loro memoriale al Ministro dei Lavori pubblici, col quale fanno vive istanze perchè venga sollecitata la costruzione della ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona, nel tratto da Casarsa a Spilimbergo. Questo tratto di linea misura all'incirca 18 chilometri, non presenta ostacoli tecnici ed il suo costo riuscirà relativamente poco rilevante sia per le espropriazioni che pei lavori di costruzione. Esso è destinato a servire una popolazione da 60 a 70,000 abitanti dei distretti di Spilimbergo, Maccagno e San Vito, la quale renderà indubbiamente assai proficua la nuova ferrovia, trattandosi di paesi dove la importazione e la esportazione di generi agricoli, commerciali ed industriali si pratica su larga scala.

><

L'Amministrazione Comunale di Sperone, col mezzo della R. Prefettura di Avellino ha rimesso al Ministro dei Lavori pubblici una deliberazione di quel Consiglio colla quale si fa istanza per ottenere dal Governo del Re la concessione di 23 chilometri di ferrovia a scartamento ridotto da Baiano ad Avellino, come proseguimento dell'attuale linea ferroviaria Napoli-Nola-Baiano. La predetta Amministrazione insterebbe poi per ottenere un concorso dello Stato nella spesa di costruzione della linea, nella proporzione di L. 3,000 a chilometro, per la durata di 70 anni, come è consentito dall'articolo 5 della legge 24 luglio 1887.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni, relative al servizio delle strade ferrate:

Il predetto Consiglio ha ritenuto:

1. Che possano approvarsi n. 14 progetti di appalto per la fornitura di materiali e meccanismi fissi pei tronchi da Pontremoli a Spezia della strada ferrata Parma-Spezia, e che si possa procedere ai relativi appalti, mediante trattativa privata per quello concernente le bilancie a ponte del sistema Bianco-Opessi; mediante licitazione privata, in conformità alla proposta delle ferrovie del Mediterraneo per quegli appalti il cui importo non eccede le L. 10,000; mediante pubblici incanti, per gli appalti residui.

2° Che si possa far luogo alla domandata dichiarazione di pubblica utilità a senso ed agli effetti della legge sulle espropriazioni, per l'esproprio di una zona addizionale al piano approvato per la stazione di Porta Romana, nella linea di circonvallazione di Milano, stabilendo il termine di due anni per l'esecuzione degli occorrenti lavori.

3° Che non sia da applicarsi multa alla Ditta Bosisio-Larini-Nathan e Comp. di Milano per ritardo nella fornitura dei meccanismi fissi per l'armamento delle stazioni della ferrovia Treviso-Motta e dei due primi tronchi della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro.

4. Che tenuto conto dei suggerimenti del Consiglio Superiore dei lavori pubblici possano approvarsi l'atto di sottomissione della Impresa D. Vitali e la perizia della maggiore spesa occorrente per la costruzione del tronco da Bugnara a Solmona nella ferrovia Roma-Solmona.

5. Che si possano ammettere i maggiori compensi, in conformità alle proposte del collaudatore, a favore della Impresa Maggi appaltatrice dei lavori e delle provviste relative all'armamento della linea Moretta-Saluzzo, e che nessuna multa debba infliggersi all'Impresa stessa per ritardo nel compimento dei lavori.

6. Che si possano approvare gli schemi di contratto con la Ditta Opessi di Torino per la fornitura di n. 4 bilancie a ponte bilico della portata di 30 tonnellate, del sistema Bianco-Opessi occorrenti nelle stazioni di Lavezzola, Alfonsine, Massa Lombarda e Conselice, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini-Massalombarda.

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate:

L. 2,100 per impianto di una ringhiera di ferro, di due fanali a gaz e di un segnale a disco fisso in stazione di Castellamare;

L. 1,530 per sostituzione cancelli alle sbarre a catena del passaggio a livello alla progr. 94,294 della linea Savona-Bra;

L. 2,920 per prolungamento d'ambo i lati del piano caricatore a S. Marinella;

L. 295,25 per sostituzione di una piattaforma in stazione di Torino P. S.

L. 250 per applicazione di sbarre fisse allo sportello biglietti in stazione di Pinerolo;

L. 350 per impianto d'un dischetto in stazione di Alessandria;

L. 600 per impianto d'una comunicazione telefonica fra l'Officina gaz ricco e il locale verificatori a Milano Centrale;

L. 250 per costruzione di un muro parasassi sopra l'imbocco della galleria Framura 2ª della linea Genova-Spezia;

L. 19,100 per ampliamento e sistemazione impianti esistenti allo scalo merci di Torre Annunziata;

L. 693 per acquisto di metri 90 di tubi di ferro di trivelle galliche.

><

Sappiamo che, in base ai risultati d'asta, il Regio Ispettorato ha definitivamente aggiudicato alla Ditta Biagi Alfonso di Castellamare l'appalto dei lavori di costruzione muretti per completamento chiusura del tronco Napoli-Torre Annunziata Centrale.

><

In data 1° corrente la Società del Mediterraneo ha aperto la gara per appalto lavori di costruzione di 6 impalcature metalliche ad alcuni ponti nella linea Taranto-Reggio per l'importo di circa L. 7.500.

In data 2 andante poi ha aperto altra gara per impianto del servizio merci a P. V. in stazione di Pieve Albignola. Importo dei lavori L. 5000 circa.

La presentazione delle offerte per entrambe le gare dovrà essere fatta avanti le ore 10 ant. del 16 gennaio corrente.

><

Con Decreto dei Ministri pei L. P. e per l'Agricoltura Industria e Commercio in data 31 dicembre scorso fu approvata l'aggiunta nella nomenclatura delle vigenti tariffe e condizioni di trasporto della voce *ritagli di sughero*, coll'indicazione della classe 6 V.

><

La Direzione della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Consolidamento di alcune opere d'arte sul tronco Foligno-Fossato. L. 32,100;

Regolare impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Ospitaletto Bresciano. Lire 63,300;

Impianto di una piattaforma da M. 8.50 nella stazione Centrale di Venezia e lavori accessori. Lire 25,700;

Consolidamento del rilevato ferroviario fra i chilometri 14+500 e 17+559 del tronco Bologna-San Giovanni in Persiceto, della Bologna-Verona. L. 6557.50.

><

Durante il mese di novembre p. p. sulle ferrovie esercitate dalla Società italiana per le linee della Sicilia si ottenne un prodotto di L. 693,246: e dal 1° luglio 1887 a tutto novembre p. p. il prodotto del traffico è stato di L. 2,805,235.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in sua adunanza del 29 u. s. (Consiglio generale), ha approvato, come progetti di massima, i progetti definitivi dei tronchi 2° e 3° della ferrovia da Gravellona al confine svizzero; ed ha ammesso con alcune avvertenze il progetto di massima per la costruzione di una ferrovia economica da Ivrea a Castellamonte.

><

Il Consiglio predetto ha poi dato la sua approvazione:

1° Agli atti di collaudo dell'impresa Pasi per la costruzione del tronco Bevano-Cervia nella ferrovia Ravenna-Rimini, escludendo le pretese dell'Impresa stessa;

2° Al componimento di vertenze coll'impresa Sburlati per maggiori lavori eseguiti nella stazione di Albissola;

3° Alla fornitura e posa in opera dei termini di confine lungo i tronchi 2° e 3° della ferrovia Lecco-Como;

4° Al progetto di un piazzale attorno alla casa cantoniera al chilom. 155.502 della linea Foggia-Napoli;

5° Al progetto per la sistemazione degli scoli alla progressiva 93.666 della ferrovia Savona-Bra;

6° Al progetto di riparazioni alle cisterne delle case cantoniere e del fabbricato viaggiatori della stazione di Fontanarosa della linea da Foggia a Manfredonia;

7° Ai lavori di difesa dalle piene del Taro all'argine stradale nel tronco da Fornovo a Solignano della ferrovia Parma-Spezia;

8° Alle provviste di materiale mobile da affidarsi alle officine di Pietrarsa per le ferrovie complementari della rete Mediterranea.

><

Il Consiglio superiore medesimo ha infine approvato il progetto per la costruzione di uno scalo mercantile nel golfo della Spezia, con la condizione però che il ponte sbarcatoio, progettato della lunghezza di metri 620, venga ridotto a soli metri 300.

><

Dai giornali napoletani abbiamo rilevato con dispiacere che il nostro amico comm. ing. Alfredo Cottrau ha rinunziato definitivamente alla Direzione generale dell'*Impresa Industriale italiana di Costruzioni Metalliche*, da lui fondata 17 anni fa e che fu al suo inizio e per moltissimi anni una delle più spiccate e riuscite manifestazioni del risveglio tecnico ed economico delle nostre industrie nazionali.

Il Cottrau, già da oltre tre anni, aveva manifestato ai suoi amici il suo intendimento di rinunziare all'altissimo onore di dirigere quella importantissima azienda onde godere di un meritato riposo, e potersi così dedicare agli affari ferroviarii nei quali egli trovasi già aver preso una parte attiva. Ma siccome in quell'epoca l'Impresa Industriale italiana trovavasi aver subìto non lievi perdite provenienti dalla gestione dell'Opificio succursale di Savona (rilevato dalla Ditta Galopin-Süe Jacob e Comp., e poscia retroceduto alla benemerita Società anonima metallurgica Tardy e Benech), così egli non volle allontanarsi dall'Impresa prima che ne fossero riordinate le forze produttive e trovato un successore valoroso e capace.

Queste cose tutte essendosi ora verificate, il Consiglio di Amministrazione dell'Impresa ha testè accettate le dimissioni dell'Ing. A. Cottrau, e, pur rammaricandosi della risoluzione presa, ha pregato il Cottrau a voler continuare a far parte del Consiglio di Amministrazione della Società.

In seguito a che, il Consiglio ha nominato alla unanimità ad Amministratore delegato dell'Impresa l'egregio sig. comm. F. di Kossuth, il quale per altro, prima di assumere il difficile per quanto onorevole incarico, ha per un mese esaminato a fondo la posizione sì finanziaria che tecnica dell'azienda e delle sue risorse. Il Consiglio ha in pari tempo riconfermati nelle rispettive loro cariche di Direttore amministrativo e di Direttore tecnico gli egregi sigg. ingegneri G. Stamm e F. P. Boubée, i quali si sono resi cotanto benemeriti dell'industria nazionale.

Il nome e la riputazione dell'egregio sig. commendatore F. di Kossuth, degno fratello del Direttore dell'esercizio delle ferrovie del Mediterraneo, ci sono arra sicura che egli saprà mantenere alto il prestigio dell'Impresa Industriale italiana; e di cuore gli auguriamo di poter rendere ognor più prospera e rigogliosa una industria che fu sempre lustro del nostro paese.

Associazione Tranviaria in Italia

Sede in Torino

In relazione all'annuncio inserito nell'ultimo numero del *Monitore* del 1887, pubblichiamo la seguente circolare della Presidenza dell'a sopra indicata Associazione che riguarda un argomento di vitale importanza, interessante non meno che le Società tranviarie anche il pubblico:

Onorevole Società......

Desideroso il Comitato dell'Associazione di occuparsi dell'argomento importantissimo degli infortuni che si verificano sulle linee dei Tramways e del modo più conveniente di provvedere ad un parziale sollievo delle gravi spese che ne derivano alle Società, quando non si possa in alcun modo aspirare al totale loro reintegro col mezzo di una assicurazione, ritiene intanto opera buona e necessaria di raccogliere sui medesimi tutti quei dati statistici che valgano poi a dare gli elementi su cui basare i propri studî per addivenire a qualche proposta concreta nell'interesse comune a tutte le Società appartenenti alla nostra Associazione.

Gli è perciò che lo scrivente si rivolge alla compiacenza di codesta onorevole Società pregandola a volergli favorire le seguenti notizie:

1° Una breve descrizione degli accidenti avvenuti nell'ultimo triennio del proprio esercizio, dividendoli per ogni singola linea;

2° Indicazione ed ammontare della spesa occorsa a riparare il danno del materiale in ciascun caso;

3° Se e quali risarcimenti furono soddisfatti a terzi;

4° Se vi furono spese legali in ogni accidente avvenuto e quale fu il loro importo;

5° Quale fu il numero dei treni chilometri in ogni anno e per ciascuna linea.

L'argomento, come apparirà evidente anche a codesta lodevole Società, si presenta di una gravità incontestabile e meritevole di occupare la comune nostra attenzione onde attenuare in qualche modo il danno considerevole che la molteplicità degli accidenti va aumentando sulle diverse Società. Non entrando per ora nel merito degli espedienti a cui potrebbesi praticamente aver ricorso, certo è che trattandosi di un numero ragguardevole di Società riunite, com'è la nostra Associazione, che rappresenta una importantissima rete di Tramways, non riescirà probabilmente difficile l'escogitare un mezzo valido e sicuro per temperare con un sacrificio tollerabile e costante delle eventualità che in alcuni casi potrebbero riescire veramente disastrose quando dovessero restare a carico totale di una sola Società. Tale è il pensiero del Comitato che desidera esaminare a fondo questa questione; ed è appunto, per aver sottomano tutti quei dati di fatto che valgono a determinare l'entità e la ricorrenza degli accidenti e le conseguenti spese che per essi ne derivano alle Società, che il sottoscritto si permette di raccomandare l'invio di quanto si è sopra richiesto e ciò in un tempo abbastanza sollecito da poter essere consegnato ai signori membri del Comitato che hanno assunto di occuparsi dell'argomento nella prossima riunione già indetta per la seconda quindicina del corrente mese di gennaio.

Il Presidente
Ing. G. BIANCHI.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Complementari. — L'appalto per le provviste dei ferri minuti del 1° tipo economico per l'armamento di diversi tronchi delle ferrovie complementari tenutosi presso l'Ispettorato generale delle ferrovie il 29 dicembre u. s. fu aggiudicato come segue: 1° lotto, alla Società metallurgica di Piombino col ribasso del 3 0[0 su L. 216,206.41 — 2° lotto, alla stessa Società che offerse il ribasso del 15.07 0[0 su lire 106,631.67. (V. n. 51 del *Monitore* 1887 — *Notizie Italiane).*

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. Il contratto colla ditta Peregrini ing. Enrico di Milano pei lavori di costruzione dei magazzini dell'economato nella stazione di Torino, Porta Nuova;

2. Il contratto stipulato colla ditta Peregrini fratelli di Milano per l'esecuzione dei lavori di posa del secondo binario fra Torino Succursale e Brandizzo;

3. Il contratto conchiuso colla ditta Noseda Alessandro di Milano per l'esecuzione dei lavori di ampliamento dello scalo merci a Milano P. C.;

4. Il contratto stipulato colla ditta Pasquale Faucitano di Napoli per la costruzione di latrine ad Acerra (linea Roma-Napoli);

5. Progetto per l'impianto di una fermata nella località detta *Le Guastierie* situata al chilom. 324,046 50 della linea Collesalvetti-Livorno;

6. Progetto e preventivo della spesa di L. 6700 relativa ai lavori di consolidamento della trincea della Buraia al chilom. 187,492 della linea Chiusi-Empoli fra Montepulciano e Torrita;

7. Progetto definitivo dell'ampliamento e riordinamento della stazione di Certaldo lungo la linea Chiusi-Empoli. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 80,000 e le opere da eseguire consistono nella costruzione di un magazzino per le merci e di un piano caricatore scoperto; nell'ampliamento del piazzale e nell'impianto di una bilancia a ponte e di un nuovo binario tronco per uso della bilancia stessa;

8. Il progetto per la costruzione di un nuovo ponte della luce di m. 10 a m. 50 di distanza da quello esistente sul torrente Sant'Anna dei Muratori al chilom. 397,816 della linea Taranto-Reggio; per la sistemazione del torrente stesso a monte della ferrovia e per l'alzamento delle livellette d'accesso ai due ponti fra le stazioni di Bianconovo e di Brancalcone. La spesa occorrente per detti lavori ammonta a L. 98,000;

9. Proposta per l'applicazione di griglie e reticelle metalliche ai carri adibiti ai trasporti delle derrate alimentari allo scopo di rimediare all'inconveniente lamentato dai negozianti di legumi e frutta per la insufficienza di aereazione. Spesa occorrente L. 74,808;

10. Preventivo di L. 17,200 relativo ai lavori di ampliamento del fabbricato ad uso della fermata di Borghetto

Santo Spirito sulla linea Genova-Ventimiglia e dell' annesso piazzale, per l'impianto del servivio merci a grande velocità;

11. Preventivo di L. 5650 per l'impianto di due segnali a disco manovrabili a distanza in stazione di Santa Marinella lungo la linea Roma-Pisa;

12. Preventivo di L. 5100 occorrenti per sostituire una piattaforma di m. 4 con altra di m. 4,50 (ultimo tipo adottato) in stazione di Tortona;

13. Preventivo di L. 14,000 occorrenti per la formazione di dighe in corrispondenza alle arcate 1.a, 2.a, 10.a e 11.a del ponte sul Ticino presso Buffalora;

14. Preventivo di L. 3870 per l' impianto di fermacarri all'estremità dei binari tronchi nelle stazioni della linea Eboli Metaponto;

15. Nuovi preventivi della spesa occorrente (L. 212,000) per l' esecuzione di muretti a secco di chiusura della linea Roma Napoli fra Roccasecca e Cancello;

16. Preventivo di L. 4800 per l'impianto di una gru della portata di tre tonnellate nella stazione di Spigno (linea San Giuseppe-Acqui);

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al regio Ispettorato generale:

1. Il progetto per i lavori occorrenti nella stazione di Tivoli (linea Roma-Sulmona) allo scopo d' impiantarvi un deposito per locomotive e di migliorare il servizio delle merci, mediante una spesa totale di L. 374,400;

2. Proposta per l'impianto d'una piattaforma di m. 8.50 nella stazione centrale di Venezia, pel quale si presume occorrere la spesa totale di L. 25,700;

3. Proposta pei lavori di consolidamento di n. 12 opere d'arte lungo il tronco Foligno-Fossato, della linea Orte-Foligno-Falconara per cui è preventivata la spesa di L. 32,100;

4. Proposta per l'impianto regolare del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Ospitaletto Bresciano, nella linea Milano-Bergamo-Peschiera, con un preventivo di spesa di L. 63.300, escluso l' importo del materiale metallico di armamento;

5. Proposta per l' esecuzione di cessi ed orinatoi negli uffici occupati dal personale della rete Adriatica nella stazione centrale di Milano;

6. Proposta per consolidare il rilevato ferroviario ai chilom. 14,500, 14 586, 15,606, 15,606, 15,310 15,425 e 17,519 del tronco Bologna-San Giovanni in Persiceto, nella linea da Bologna a Verona. Spesa L. 6,557.80;

7. Proposta per l'impianto nelle officine di Napoli di una pialla verticale, per cui è preventivata la spesa di L. 4,470;

8. Lavori di completamento del tronco Porto Civitanova Pausania. L. 54,700;

9. Costruzione dei parapetti nei ponti del tronco Venezia Bivio Tirolo. L. 32,860.

10. Lavori di completamento sulla linea Teramo-Giulianova. L. 50,000.

Ferrovia Parma-Spezia — Scrivono da Parma alla *Perseveranza:* I lavori ferroviarî sulla linea Parma-Spezia procedono colla consueta alacrità. Stanno per essere terminate anche le pratiche per gli appalti degli ultimi tronchi d'allacciamento alla galleria. Credo che nella primavera s'aprirà probabilmente dalla parte occidentale la linea dalla Spezia fino a Pontremoli. Dalla parte nostra del pari s'aprirà il secondo tronco da Fornovo a Solignano e potrebbe anche aprirsi il terzo da Solignano a Ghiare. Se il traforo della galleria del Borgallo procederà colla regolarità attuale non è arrischiato il pronostico che l'intera linea possa esser compiuta fra altri quattro anni. Corrono però molte voci, fra le quali quella che, mentre i lavori furono cominciati sotto la direzione del Governo, ed ora sono fatti a cura della Società Mediterranea, possano ora, pei piani ferroviari del Saracco, essere nuovamente retrocessi al Governo. Ciò porterebbe indubbiamente delle altre perdite di tempo e degli incagli tutt'altro che lievi.

Quella che fu però già retrocessa è la linea Cajano-Borgo San Donnino, linea subalterna, che avrebbe dovuto allacciare la linea principale della Parma-Spezia alla Parma-Piacenza, staccandosene poco superiormente a Fornovo. Si vuole che questa diramazione fosse richiesta per ragioni strategiche, e per avvicinare vieppiù il nuovo valico dell'Appennino a Milano. È certo che si sarebbe trattato d'un minor percorso di pochi chilometri e che si sarebbero compromessi la maggior parte dei beneficî che Parma s'attende dalla nuova ferrovia.

Ferrovia Chieri-Piovà-Casale. — Il Sindaco di Torino ha convocato, per domani 8, in adunanza i Sindaci dei comuni interessati alla costruzione di tale linea; per la quale il Consiglio comunale, nella seduta del 19 scorso ottobre, ha deliberato di chiedere la concessione a binario normale, con tipo economico, mediante annua sovvenzione chilometrica.

Scopo dell'adunanza è di costituire un Comitato Promotore come già fecesi per le linee Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra — il quale, previe l'assicurazione del rispettivo concorso degli Enti interessati e la determinazione delle opportune condizioni per parte della Società costruttrice ed esercente, promuova la concessione di tale linea dal Governo.

Ferrovia Varese-Ponte Tresa. — Il Comitato ferroviario di Varese si adunò in questi giorni e dopo breve discussione, decise di volgere eccitamenti al Municipio e alla Camera di commercio di Varese e in genere a tutti gli enti interessati alla costruzione del tronco Varese Ponte-Tresa, onde indurli a concorrere nella spesa di un progetto di massima da presentarsi al Ministero, allo scopo di affrettare l'attuazione della ferrovia in discorso. — In seguito a ciò la Camera di commercio deliberava un contributo di L. 500 semprechè gli altri enti interessati facciano alla loro volta qualche sacrificio per raggiungere la somma preventivata e specialmente il comune di Varese dia non meno di L. 1000.

Ferrovia Novara-Seregno. — Come abbiamo appena accennato nell'ultimo numero del *Monitore,* il 31 dicembre 1887 ebbe luogo la solenne inaugurazione della ferrovia Novara-Seregno.

Il treno inaugurale, partito da Seregno il mattino alle ore 9.40 e giunto a Novara alle 12.20, era tutto composto di eleganti carrozze, costrutte appositamente pel servizio della nuova linea dalla Maschinenfabrik di Esslingen, nel Vürtemberg, che ha ora impiantato una Casa filiale a Saronno; esse sono fornite di lampade elettriche e di freni Schleifer.

Lungo la linea, gli invitati si trattennero ad osservare le opere d'arte ed in ispecial modo il magnifico ponte in ferro sul Ticino; di questo e di quelle diremo in seguito.

A Novara, in una sala del Circolo commerciale, ebbe luogo il banchetto. Nei consueti brindisi toccò meritato plauso la iniziativa privata che spesso ottiene ciò che il Governo non può, nè deve accordare. E di questo plauso ebbe gran parte la Società costruttrice della nuova linea e specialmente l'ing. cav. Rodriguez, amministratore delegato.

La linea è importantissima, e specialmente alle provincie di Milano e di Novara, per ragione delle comunicazioni dirette che apre in quella vasta zona che da Novara a Milano si estende a nord tra la riva sinistra del Lago Maggiore e la destra del Lago di Como, e nella quale già s'intersecano e s' allacciano le ferrovie della Mediterranea e della Nord Milano.

Lungo il percorso la nuova linea attraversa e si innesta alle seguenti linee;

Alla stazione di Novara colle linee: — Milano-Novara-Torino — Novara-Orta-Domodossola — Novara-Mortara — Alessandria-Genova — Novara-Varallo — Novara-Oleggio-Arona — Novara-Oleggio-Luino.

Alla stazione di Busto colle linee: — Milano-Gallarate — Gallarate-Varese — Gallarate-Laveno — Gallarate-Arona.

Alla stazione di Saronno colle linee: — Milano-Saronno — Saronno-Varese — Saronno-Como.

Alla stazione di Seregno colle linee: — Milano-Como-Chiasso — Seregno-Ponte S. Pietro-Bergamo.

La ferrovia Novara Seregno, cogli allacciamenti sopra enunciati, realizza molti accorciamenti, specialmente fra l'Alta Lombardia ed il Bergamasco col Piemonte, abbreviando inoltre sensibilmente la distanza fra Busto e le linee che ivi fanno capo con Genova e Savona.

La lunghezza della linea è di chilom. 55. Il raggio minimo delle curve in piena linea è mai inferiore ai metri 500, e la pendenza massima è del 16 per mille nella trincea del Ticino.

L'armamento è fatto con rotaie d'acciaio, Bessemer, tipo Vignole.

Assai numerose sono le opere occorse per l'attraversamento dei corsi d'acqua d'irrigazione, torrenti, fiumi e strade, e per vincere i frequenti dislivelli del terreno, chè, oltre la vallata del Ticino, si attraversa le vallata dell'Olona a Castellanza, quelle intersecanti il piano delle Groane, e per ultimo la vallata del Seveso.

I movimenti di terra eseguiti sono molto importanti; la grande trincea del Ticino lunga metri 2100, raggiunge la massima profondità di metri 16,40 ed il volume di terra esportata da questa da questa trincea è di circa 150 mila metri cubi; trincee rilevanti vi sono pure a Turbigo e Cesano.

Le opere d'arte più importanti sono: — Ponte a travata metallica sul canale Quintino Sella di m. 13.45 di luce.

Ponte a tre archi in muratura della luce ciascuno di m. 7 sul torrente Terdoppio.

Un ponte in muratura sul canale Cavour.

Un ponte a travata metallica sul naviglio Langosco della luce complessiva di m. 25.

Due soprapassaggi a travata metallica, alla strada Provinciale Novara G[illegible] sul Ticino, della [illegible] sovrap[illegible].

Vari passaggi [illegible] Comun[illegible] parte ed [illegible] muratura.

Un ponte [illegible] Grande a Turbigo della luce di 25 m.

Un ponte in [illegible] sul Canale Villoresi a Castano della luce [illegible] ciascun arco.

Viadotto in muratura [illegible] in cinque archi, di cui quello [illegible] m. 16.

Due sovrapassaggi [illegible], l'uno della luce di m. 17.70 sulla strada comunale della Dubina a Saronno, e l'altro della luce di m. 13.50 sulla ferrovia Milano-Saronno e sul torrente Lura. Mediante queste due opere d'arte, e due rampe raccordate colla pendenza massima dell'8 per mille si ottenne di opportunamente girare e sovrapassare le ferrovie che mettono capo a Saronno, e così, pur avendo con questa Stazione un diretto allacciamento, si è reso l'andamento ed il servizio della Novara-Seregno affatto indipendente.

Sovrapassaggio contemporaneo alla strada provinciale Comasina ed alla ferrovia Milano-Erba, con travata metallica della luce di metri 11.80.

Ponti in muratura sui torrenti Seveso e Cerdesio.

Le opere d'arte eseguite pel passaggio di acque e strade sotto e sopra la sede ferroviaria sono 170.

L'opera più grandiosa di tutta la linea è il Ponte sul Ticino, costrutto pel doppio passaggio della provinciale Novara-Gallarate e della ferrovia Novara-Seregno. La parte inferiore del ponte, destinata per il carreggio normale, ha una larghezza di m. 5,70 oltre a due marciapiedi laterali pei pedoni della larghezza di m. 0.80.

La larghezza del tavolato superiore, in corrispondenza alla ferrovia, è di m. 6. Il ponte è a travi continue, e poggia su due pile e due spalle distanziate progressivamente m. 45, m. 76 e m. 44. Il ponte sulla parte inferiore, ove passa la strada provinciale Novara-Gallarate, ha una lunghezza di m. 115. Nella parte superiore invece, destinata al transito della ferrovia, la lunghezza totale del Ponte raggiunge i m. 180, dovendosi tener conto anche dei due sovrapassaggi alla strada provinciale Novara-Gallarate, che formano col ponte un'opera sola. La costruzione del ponte sul Ticino e degli altri ponti in ferro venne assunta dalla Impresa industriale italiana per costruzioni metalliche a Napoli, quella medesima che costrusse l'arditissimo viadotto di Malnate.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — La questione del riscatto della ferrovia Nord-Est perdura tuttavia allo stato primordiale di concordare le basi generali della contrattazione.

Mercoledì 28 dicembre 1887 ebbe luogo una conferenza in Berna fra la sotto commissione del Consiglio federale (Welti-Ruchonnet-Hammer) ed i delegati della Direzione della ferrovia Nord Est in cui venne stabilito uno schema generale di convenzione per il riscatto di detta ferrovia. Secondo questo progetto, Zurigo continuerebbe ad essere la sede dell'Amministrazione della ferrovia Nord-Est; parimenti sarà conservato l'attuale personale di servizio. Circa al prezzo della ferrovia non venne stabilita alcuna disposizione in questa conferenza.

Secondo questa convenzione la ferrovia Nord Est passerà alla Confederazione con tutte le sue attività e le passività; nel progetto sono riservati i diritti di alta sovranità della Confederazione.

D'altra parte si annuncia che il sig. Fierz-Landis avrebbe fatto, a nome del gruppo di azionisti della Nord-Est da lui rappresentato, l'offerta scritta di cedere le loro azioni a franchi 500 per le azioni ordinarie e a fr. 600 le azioni privilegiate, alle quali ultime saranno aggiunti i dividendi ora sequestrati di questi ultimi anni (totale fr. 210). Però finora il Consiglio federale non ha preso alcuna risoluzione a proposito di questa offerta di vendita. Il signor Fierz si tiene vincolato per la sua offerta soltanto sino alla fine del corrente gennaio.

Secondo la *Nuova Gazzetta di Zurigo*, il progetto di contratto stabilito fra la Delegazione del Consiglio federale e la Direzione della ferrovia Nord-Est, la liquidazione della Società, in caso di riscatto, avverrà nel seguente modo: Ciascun azionista, una volta che la convenzione sarà perfetta, presenterà i proprii titoli per il cambio contro obbligazioni di Stato federali. Per quegli azionisti che non volessero prestarsi al cambio, la Commissione di liquidazione riceverà delle obbligazioni di Stato, che rimborserà in argento e che alla fine della liquidazione saranno rimborsate agli interessati.

Si prevede che, nelle combinazioni più favorevoli, ci vorrà più di un mezz'anno ancora prima che la quistione del riscatto sia definita dall'Assemblea federale ed un altro mezz'anno sarà necessario per la votazione popolare e per la liquidazione.

Tunnel sotto la Manica. — Negli ultimi giorni dello scorso anno 1887 si tenne a Londra un'assemblea generale degli azionisti della Società per il tunnel sotto la Manica.

Il presidente Watkin, in un elaborato ed applaudito discorso ha enumerato le importanti adesioni che si sono dichiarate a

avore dell'impresa dopo il rigetto del *bill*, relativo al tunnel, nella Camera dei Comuni; sonvi, fra esse, quelle di Gladstone, lord R. Churcill, Smith e lord Salisbury. Il presidente ha lasciato capire che, se il *bill* fosse ora ripresentato alla Camera dei Comuni, esso vi sarebbe forse approvato.

Giusta la relazione della Direzione, l'assemblea ha votato un versamento di 15 scellini per azione.

Ferrovie di Portorico (Antille) — Il Ministero spagnuolo annuncia che il 5 prossimo marzo avrà luogo, a Madrid ed a San Juan di Portorico, simultaneamente, l'aggiudicazione della concessione delle strade ferrate dell'isola di Portorico, a binario ridotto.

Ecco il tracciato di tali ferrovie: da San Juan di Portorico a Mayagüez per Arecibo e Aguadilla; da Rio Piedras, per Fajardo, a Humacao; da Ponce, per San Germàn a Mayagüez; da Ponce, per Avroyo, a Humacao; da Cagnas, per Juncos, a Humacao. Sono in totale 546 chilometri.

L'atto di sommissione deve essere consegnato, tanto a Madrid che a Portorico, insieme colla cauzione di 10,000 piastre in buona valuta od in titoli del debito pubblico.

Il progetto indica che la costruzione costerà circa 9,929,000 piastre, ossia circa 50 milioni di lire; l'aggiudicazione assegna la garanzia dell'interesse annuo dell'8 per cento. Ove v'abbiamo parecchi concorrenti che tutti presentino patti ugualmente vantaggiosi, l'aggiudicazione sarà rimessa ad altra gara.

Notizie Diverse

Riscaldamento dei treni. — La Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée ha fatto un nuovo esperimento per il riscaldamento delle vetture; esperimento che aveva per iscopo di surrogare alli attuali scaldini un mezzo meno dispendioso.

Diamo qualche cenno sull'apparecchio messo in prova. Esso consiste in cilindri collocati sul tetto della vettura e ripieni di gaz in tale quantità da bastare per 48 ore all'illuminazione ed al riscaldamento di tutti i compartimenti. Questi cilindri sono congiunti ad altri cilindri contenenti petrolio, nei quali il gaz passa ad epurarsi prima di essere immesso nei tubi conduttori. Questi scendono dagli ultimi cilindri lungo il compartimento, e fanno capo a tre becchi, uno illuminatore e due abbruciatori (riscaldatori) posti in un tubo-calorifero di ghisa di forma quadrata di circa 20 centimetri collocato orizzontalmente nel pavimento del compartimento che attraversa da un capo all'altro sotto il tappeto che v'ha in ogni vettura. Quando il gaz brucia nell'interno di questi caloriferi, che non contengono alcun ingrediente, bastano 8 o 10 minuti per riscaldare l'aria che vi è concentrata e produrre nei compartimenti un rialzamento di temperatura sufficiente in qualsiasi più fredda stagione.

D'altra parte siccome i due abbruciatori, destinati al riscaldamento di ogni compartimento, sono indipendenti l'uno dall'altro, così il riscaldamento può essere regolato secondo la temperatura. Il primo viaggio di esperimento, fatto con una vettura di 1ª classe, ha dato soddisfacenti risultati.

Speriamo che questa nuova miglioria risolverà una buona volta la questione del riscaldamento, cotanto agitata in questi ultimi anni, nell'interesse dei viaggiatori.

Esposizioni nel 1888. - Ecco il quadro delle principali esposizioni che avranno luogo nel prossimo anno:

Esposizione internazionale di macchine agricole, agosto 1888, Aquila — Esposizione universale, aprile 1888, Barcellona — Esposizione internazionale di musica, maggio 1888, Bologna — Esposizione nazionale di belle arti e del Club alpino italiano, maggio 1888, Bologna — Gran concorso internazionale delle scienze e delle industrie, maggio 1888, Bruxelles — Esposizione internazionale, agosto 1888, Melbourne — Terza esposizione artistica internazionale e centenaria, giugno 1888, Monaco — Esposizione industriale italiana di prodotti alimentari, preparati e derivati, febbraio 1888, Roma — Esposizione internazionale di animali da cortile e da colombaia, conigli, ecc., premavera 1888, Roma — Fiera di vini ed esposizione di piante ed attrezzi di viticultura e vinificazione, maggio 1888, Trieste — Esposizione dei prodotti italiani, maggio 1888, Londra.

A queste, per la parte che spetta all'Italia, bisogna aggiungere le Esposizioni Regionali che sono parecchie, ed inoltre talune esposizioni speciali.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	31 Dicembre	Gennaio 7
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 787	784
» » Mediterranee	» 617,50	609
» » Sicule	» —	532
» » Sarde (preferenza) . . .	» —	287
» » Palermo Marsala Trapani .	» 390	390
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 552	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . .	» —	300
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno	» —	250
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318
» » » 2ª emiss.	» 314	306
» » Centrale Toscana . . .	» —	536
» » Meridionali	» 320,50	320,50
» » Sarde, serie *A*	» 314	291,50
» » » serie *B*	» 317	314
» » » 1879	» 317	310
» » Pontebba	» 486	477
» » Nord-Milano	» —	265
» » Meridionali Austriache	» 299 50	294

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Ferrovia di Cuneo. — Il 15 dicembre è stata eseguita la 57.a estrazione delle Obbligazioni qui sotto descritte:

N. 68 della 1.a Emissione (5 0|0) da L. 400 di capitale caduna. Creazione 26 marzo 1855.

58 275 685 724 957 1053 1070 1149 1351 1897 2157 2181 2255 2328 2355 2427 2433 2896 3207 3862 3966 4009 4026 4058 4144 4341 4351 4660 4880 4935 5027 5058 5502 5606 5609 5610 5614 5645 5669 5880 5890 5972 6040 6101 6336 6918 6934 7213 7221 7309 7903 8043 8756 8866 8941 9036 9050 9141 9295 9641 9830 9942 9945 10091 10197 10541 10759 10973.

N. 41 della 2.a Emissione (3 0|0) da L. 500 di capitale caduna. Creazione 21 agosto 1857.

127 544 581 1036 1539 1691 2171 2481 2561 3530 3729 4009 4012 4432 4986 5468 5759 5811 5842 6836 7530 7571 7767 8102 8311 9250 9609 9736 9895 10651 11250 11432 12869 12915 12960 14184 14733 14858 15134 15381 15876.

Le obbligazioni state estratte saranno rimborsate dal 1.o gennaio dietro restituzione delle obbligazioni stesse munite delle Cedole non mature; cioè: quelle di 1.a emissione colle cedole n. 66 a 120; e quelle della 2.a colle cedole n. 62 a 90.

Ferrovia Mortara-Vigevano. -- Elenco delle 71 Obbligazioni state estratte il 18 corrente:

1163 1159 1813 877 1994 1036 891 2214 2353 2024 2518 177 351 724 22 1652 1871 2053 1776 870 1325 1799 599 2164 1973 2234 1305 2399 796 1014 2237 424 2061 803 320 1212 2319 401 2085 73 2097 729 1705 1195 1924 832 287 139 2482 2468 127 1167 836 1285 42 875 293 475 576 852 1190 2578 222 2458 1726 858 2055 2387 778 1089 2220.

A datare dal 3 gennaio saranno rimborsate in L. 250 le obbligazioni state estratte. — Da tal epoca verrà pure pagato in L. 5.40 il vaglia n. 64 per interessi 2.o semestre.

Ferrovia Vigevano-Milano. — Il 20 dicembre venne eseguita la seguente estrazione per l'ammortizzazione di 34 azioni:

492 660 890 1035 1846 1850 1959 2830 2870 3137 3499 3524 3803 5113 5450 6044 6101 6214 6653 6733 8007 8328 8899 9124 9448 9518 10259 10764 12003 12333 12417 12890 12996 13461.

La Cedola n. 38 sarà pagata in L. 5.04 a cominciare dal giorno 2 gennaio. — Il dividendo spettante per l'esercizio 1887 verrà pagato ai signori Azionisti dopo l'approvazione del bilancio. — Le obbligazioni delle serie 150 e 432, state estratte, verranno pagate, a datare dal 5 gennaio, in L. 500. — Le 34 azioni estratte saranno rimborsate a datare dal 2 gennaio.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Comune di Giarre (12 gennaio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione del Carcere Mandamentale in Giarre. Importo L. 50,777,14. Cauzione provv. L. 3000. Deposito per spese L. 700. Lavori ultimati in 18 mesi. Fatali a giorni 10.

R. Prefettura di Torino (14 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere per la costruzione di una cisterna per la stazione di Chambave e dei pozzi per la fermata di Montjovet e per alcuni caselli sulla ferrovia Ivrea-Aosta. Importo L. 8101.78. Lavori ultimati entro due mesi. Cauzione provvisoria L. 400. Cauzione definitiva L. 800.

R. Prefettura di Roma (14 gennaio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di 80 metri di banchina in muratura lungo lo scalo ferroviario del Porto-canale di Fiumicino, cioè metri 40 a monte di quella esistente e mt. 40 in continuazione a valle dell'Orto Primoli. Importo lire 28,308.87. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva il decimo.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (14 gennaio, ore 11 ant., fatali). — Appalto delle opere e provviste per la manutenzione novennale dal 1° gennaio corrente, del tronco dalla strada provinciale da Torino alla Svizzera compreso tra Tronzano ed il confine con Biella oltre Buronzo. Importo annuo ridotto L. 5029.20. (Vedi n. 49 e 51 del *Monitore).*

Città di Genova (16 gennaio, ore 12 merid., fatali). — Appalto per l'apertura di strade nella regione di Montesano. Importo ridotto L. 49,939.50.

Amministrazione Provinciale Parmense (17 gennaio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la sistemazione ed aprimento delle strade d'accesso al nuovo ponte sul Taro al Martorano (metri 7133.68). Importo L. 68,331,88. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 250 giorni. Fatali 2 febbraio. ore 12 merid.

Comune di Palombara Sabina (18 gennaio, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto per i lavori per la costruzione dal Camposanto nella frazione Castel Chiodato. Importo lire 6083.34. Cauzione il decimo. Lavori ultimati in sei mesi Fatali 2 febbraio, ore 10 ant.

Municipio di Saronno (18 gennaio, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto per la manutenzione delle strade comunali per il novennio. Importo annuo L. 4763.43. Cauzione L. 1000. Fatali 3 febbraio, ore 12 merid.

Direzione delle Costruzioni, 1.o Dipart., Spezia (20 gennaio, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione e fornitura di una caldaia di ferro a 3 forni per la R. Nave *Rondine*, ed accessorî. Importo L. 18000. Cauzione L. 1800.

— Appalto per la costruzione e fornitura di una caldaia di ferro a 3 forni per la betta n. 8 ed accessorî. Importo lire 25,200. Cauzione L. 2500.

— Appalto per la costruzione e fornitura di una barca di acciaio Martin-Siemens per trasporto di munizioni. Importo L. 34,000. Cauzione L. 3400.

— Appalto per la costruzione e fornitura di una caldaia cilindrica tubolare a ritorno di fiamma a due forni con tutti gli accessorî, necessaria per il R. Rimorchiatore *Arno* Importo L. 12,740. Cauzione L. 1300.

Le offerte a tutte le Dizezioni marittime.

Municipio di Barletta. (20 gennaio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto della sistemazione della via Nazzaret con la costruzione del sottoposto condotto, prolungandosi per via Cialdini e per quella della Marina sino a raggiungere il condotto sotto il vicoletto tra il Giardino del Monte Pietà ed il quartiere del Carmine. Importo L. 45,200.00. Cauzione L. 15,000. Deposito per spese L. 1000. Fatali giorni 15.

Comune di Reggello. — (21 gennaio, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori di rettificazione del 3.o tratto della strada comunale obbligatoria detta di S. Ellero-Donnini-Filiberti che corre dal Picchetto 234 al Picchetto 102 (metri 2,535). Importo L. 51,858.03. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 5500. Fatali 29 gennaio, ore 10 ant.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (21 gennaio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto pel mantenimento della strada consortile da Capua per Grazzanise al quadrivio di Arnone (mt. 15,450). Importo annuo L. 10,900. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 11 febbraio, ore 12 merid.

Comune di Cingoli (21 gennaio, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria che dalla pittura al Colle S. Valentino va al confine di Filottrano, detta di S. Faustino (metri 7050). Importo lire 63,963. (Vedi n. 46 del *Monitore* 1887).

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (23 gennaio ore 1 pom. definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione novennale, dal 1° gennaio 1888, del tronco della strada provinciale Torino-Milano fra Novara ed il ponte sul Colatore. Importo annuo ridotto L. 7751.05. (Vedi n. 49 e 52 del *Monitore* 1887).

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (26 gennaio, ore 1 pom. definitivo). — Appalto delle opere e provviste per la manutenzione novennale, dal 1.o gennaio corrente del tronco della strada provinciale da Biella alla Valsesia, ecc. Importo ridotto annuo L 8852.08. (V. n. 49 e 52 del *Mon.*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera di una gran cancellata in ferro pel gazometro di Roma, per conto della Società Anglo-Romana del Gaz.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pisa. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione dell'argine sinistro del fiume Arno, nella località compresa fra l'abitato di Piervicino e il diversivo delle Bocchette fra i chilometri 35 e 37; fu aggiudicato al signor Gentile Oreste, col ribasso del 5.05 0\|0 su L. 105,150. (V. n. 50 del *Monitore*).

Municipio di Messina. — L'appalto per l'esecuzione dei lavori bisognevoli alla condotta e distribuzione delle acque potabili in città nel Mandamento Priorato, fu aggiudicato al sig. ing. Louis Dumas, per L. 71,632.80. (V. num. 50 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia) — L'appalto per la costruzione e fornitura di n. 4 caldaie per barche a vapore del tipo Bellis e Comp., venne aggiudicato al signor Miani Venturi, che fece il ribasso dell'11.20 0\|0. (V. n. 44 e 48 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Torino. — L'appalto dei lavori di riparazioni ai tetti, alle merlature, agli abbaini, alle doccie e grondaie nella Caserma della Cernaia in Torino, venne aggiudicato al signor Boffa Lorenzo, per lire 8000. (V. n. 51 del *Monitore*).

Municipio di Modena. — L'appalto per le riparazioni alla strada Montecreto-Sestola, fu aggiudicato al signor Gasparini Primo per L. 15,965.

Prefettura di Ferrara. — L'appalto dei lavori per la sistemazione e difesa frontale dei Froldi Bondeno e Ponte degli argini della Coronella Bove in sinistra di Panaro, fu deliberato al signor Giordani Domenico, per L. 38.216. (V. n. 50 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 21 *al* 31 *Dicembre* 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio — Rete principale	4027		4027			
» secondaria	547	4574	423	4450	124	—
Media in esercizio		4562		4385	177	—
Viaggiatori		1,383,837.66		1,295,516.25	88,321.41	—
Bagagli e Cani		60,286.43		59,031 06	1,255.37	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]		431,371.05		374,319.30	57,051.75	—
Merci a P. V.		1,677,167 96		1,496,565.93	180,602.03	—
(2) TOTALE		3,552,663.10		3,225,432.54	327,230.56	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 31 *Dicembre* 1887.

Viaggiatori	24,482,029.01	22,914,209.63	1,567,819.38	—
Bagagli e Cani	1,201,130.65	1,072 944.02	128,186.63	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	5,986,850.14	5,421,124 24	565,725.90	—
Merci a P. V.	30,203,056.92	27,464,420.58	2,738,636.34	—
(2) TOTALE	61,873,066.72	56,872,698.47	5,000,368.25	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	781.15	729.08	52.07	
riassuntivo	13,640 45	13,047.19	593.26	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 31 *Dicembre* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 7[illegible]
Viaggiatori	4,905.80	15,775.20	981.85	2,415 15	782 55	3,584.95	3,362.40	1,240.95	5,564.15	1,799.10	1,39[illegible]5	4,559.80
Bagagli	45.95	195.35	19.70	21.60	6 20	57.05	1.30	10.35	33.55	15.25	18.10	111.00
Merci G. V.	412.50	1,501.60	170 40	380 25	478.65	178.35	14.80	31.60	221.30	107 45	»	94.50
Id. P. V. A.	86.65	939.85	»	91.35	»	106.00	»	»	»	»	»	9.10
Id. P. V.	2,832.15	3,744 05	1,258 85	1,872 15	1,432 10	317.20	1,566.35	176 10	1,582.70	334.70	»	31.95
Totali	7,383.05	22,156.05	2,430.80	4,780.50	2,699.50	4,243.55	4,841.85	1,459 00	7,401.70	2,256.50	1,411.15	4,806.35

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Ottobre 1887.

		G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	17,013.45	560.75	17,574.20
Torino-Ciriè-Lanzo	» 32	39,971.85	10.480.36	50,452.21
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	20,101.55	9,193.14	29,294.99
Santhià-Biella	» 30	38,170.01	27,474.80	65,650.81
Fossano-Mondovì	» 24	4,705.10	529.50	5,234.60
Sassi-Superga	» 3	4,661.85	»	4,661.85
Basaluzzo-Frugarolo		939.55	133.85	1,073.40
TOTALE		125,569.36	48,372.70	173.942.06

Società Italiana
PER LE

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima con Sede in Roma
Capitale Sociale 15 milioni — interamente versato

AVVISO

Si notifica ai Signori possessori delle Obbligazioni ferroviarie 3 0|0, create in forza della legge 27 aprile 1885, n. 3048, ed emesse da questa Società, che il pagamento dell'interesse semestrale maturando sulle Obbligazioni stesse col 1° Gennaio 1888 avrà luogo a cominciare dal successivo giorno 2 presso gli Stabilimenti, le Casse e le Banche qui sotto indicate, contro consegna della cedola n. 1.

Il montare al netto del detto interesse ascende a L. 6.32 per Obbligazione, e cioè interessi . . . . L. 7.50
Ritenute per imposta sulla Ricchezza Mobile L. 0 99
Ritenute per tassa di Circolazione . . » 0.19
» 1.18

Restano a pagarsi per ogni Obbligazione L. 6.32

Roma, Palermo, li 20 Dicembre 1887.

Visto Il Delegato Governativo — La Direzione Generale
L. SPREAFICO.

Palermo — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia.
» — Banca Nazionale nel Regno.
Roma — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia.
» — Banca Generale.
» — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino — Banca di Torino.
» — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

Per l'Estero i pagamenti avranno luogo nelle piazze seguenti: AMSTERDAM, BASILEA, BERLINO, BRUXELLES, COLONIA, DRESDA, FRANCOFORTE s|m, GINEVRA, LONDRA, PARIGI, TRIESTE, VIENNA e ZURIGO presso le Banche all'uopo incaricate.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI. Sabato, 14 Gennaio 1888 NUM. 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIA ROMA-NEMI

La *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia* del 9 gennaio corr. pubblica il decreto Reale con cui è approvata la seguente « convenzione stipulata l'8 dicembre 1887 tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze (*interim* del Tesoro) per l'Amministrazione dello Stato e la Società per le ferrovie secondarie romane, rappresentata dal signor Don Fabrizio Colonna principe di Avella, per la trasformazione della concessione della ferrovia a sezione ridotta Ciampino-Nemi, approvata con legge 6 luglio 1875, n. 2608 (Serie 2ª) nella concessione di una ferrovia a sezione normale da Roma a Nemi per Marino-Castelgandolfo-Albano e Genzano. »

Fra le loro Eccellenze il commendatore avv. Giuseppe Saracco, Ministro dei Lavori Pubblici, e il commendatore Agostino Magliani, Ministro delle Finanze, *interim* del Tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e la Società delle ferrovie secondarie romane, rappresentata dal signor Don Fabrizio Colonna principe d'Avella, come da regolare mandato in data 7 dicembre 1887, qui allegato sotto il n. 1, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1. La concessione della ferrovia a sezione ridotta Ciampino-Nemi, approvata con la legge 6 luglio 1875, n. 2608, e di cui è presentemente investita la Società delle ferrovie secondarie romane, siccome subentrata al primo concessionario, è trasformata nella concessione a favore della Società medesima della costruzione e dello esercizio di una ferrovia a sezione normale da Roma a Nemi per Marino Castelgandolfo-Albano e Genzano; quale concessione è fatta a tutte spese, rischio e pericolo della detta Società.

Art. 2. Il tratto di detta ferrovia da Roma ad Albano sarà costruito in conformità al progetto d'arte dell'ing. Lorenzo Allievi, riconosciuto regolare dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con nota 18 dicembre 1886, n. 3033.

Resta però riservata al Governo l'approvazione degli accordi che il concessionario dovrà prendere con la Società per le strade ferrate Mediterranee, all'effetto di regolare l'innesto della linea e il servizio di essa nella stazione centrale di Roma.

Art. 3. In vista della maggior spesa di costruzione e di esercizio derivante dalla trasformazione della linea e pei benefici che ne avranno le popolazioni interessate, lo Stato accorda, tanto pel tratto Roma-Albano, quanto pel prolungamento da Albano a Nemi, un sussidio annuo di L. 1000 al chilometro per 35 anni, a sensi dell'art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, e ciò a decorrere dalla data dell'apertura dei detti due tronchi della linea all'esercizio, a seguito di regolare autorizzazione, esclusi però da tale sussidio i tratti che fossero comuni con ferrovie esistenti o con tramvie, o che non fossero in sede propria.

Art. 4. A titolo di deposito cauzionale per garentire l'adempimento degli obblighi assunti è tenuto il concessionario, entro un mese dalla data del decreto di approvazione della presente Convenzione, a versare una somma in numerario od in titoli al portatore del consolidato italiano 5 per 0/0, equivalente ad un capitale di L. 200,000, imputando in essa il deposito cauzionale di lire centomila già prestato a garanzia della precedente concessione Ciampino-Nemi.

Tale deposito sarà restituito dopo il definitivo collaudo della linea.

Art. 5. Se la cauzione non sarà completa nel termine prefisso dall'articolo precedente, s'intenderà avere il concessionario rinunziato alla presente concessione, ed il medesimo incorrerà nella perdita del deposito relativo già effettuato senza alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'autorità giudiziaria.

Art. 6. Il concessionario dovrà presentare all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici gli studi particolareggiati del tronco da Roma ad Albano entro sei mesi dalla data del decreto di approvazione del presente atto, e sarà tenuto a dare ultimati tutti i lavori relativi nel termine di due anni dalla data della concessione.

Rispetto poi al tronco da Albano a Nemi dovrà pre-

sentare gli studi particolareggiati entro due anni dalla data medesima, e compiere i lavori del detto tronco entro due anni dalla notificazione del decreto Ministeriale di approvazione degli studi medesimi.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro gli anzidetti termini l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente esercizio pei trasporti delle persone e delle merci.

Una copia dei progetti, dopo eseguitane l'approvazione, verrà depositata e lasciata negli archivi del Ministero dei Lavori Pubblici (Ispettorato Generale delle Ferrovie).

Art. 7. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori del tronco Roma-Albano, il concessionario s'intenderà decaduto dalla concessione della intera linea e non potrà più ottenerne una seconda.

Nel caso poi d'inosservanza del termine stabilito per la presentazione degli studi particolareggiati del tronco Albano-Nemi, il concessionario incorrerà nella perdita di una terza parte della cauzione prestata, e se non ultimerà nel termine stabilito i lavori del tronco medesimo decadrà di pieno diritto e senza bisogno di costituzione in mora dalla concessione del detto tronco a sensi e per gli effetti dell'articolo 250 della legge sui Lavori Pubblici.

Art. 8. Tutte le modalità di costruzione e di armamento della linea dovranno essere rigorosamente uniformate alla variata sezione della strada, restando in conseguenza modificate tutte le condizioni stabilite dal capitolato di concessione della ferrovia Ciampino-Nemi.

Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo I delle ferrovie economiche, limitando il peso delle ruotaie a chilogrammi 30 per metro lineare.

Art. 9. Le stazioni e le fermate della linea saranno quelle stesse stabilite dall'articolo 19 del capitolato suddetto, meno quella di Ciampino che rimane esclusa.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le stazioni e le fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che dopo l'appertura all'esercizio fossero richieste dai bisogni del servizio.

In quelle intermedie le punte degli aghi degli scambi dei binari secondari, saranno stabilite in senso contrario al corso dei treni.

Possono ammettersi scambi lungo la linea dove si trovano officine, cave, ecc. ecc., cogli opportuni binari di servizio, proteggendo il binario principale con segnali o con opportuni apparecchi automatici di sicurezza.

Il piano della via ferrata nelle stazioni avrà una pendenza non superiore al 3 per cento.

Art. 10. La durata della concessione sarà di anni 90 a decorrere dalla data del decreto Reale di approvazione della concessione medesima.

Art. 11. La franchigia doganale per l'introduzione del materiale dall'estero accordata coll'art. 25 del precedente atto di concessione s'intende revocata a sensi dell'articolo 12 della legge 5 giugno 1881, n. 240 (Serie 3.a).

Art. 12. Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orari ed il numero dei treni sino a tre al giorno in andata e ritorno. All'infuori di questi, aggiungerà il concessionario quei treni e fisserà quegli orari che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll'obbligo di denunziarli in tempo opportuno al prefetto della provincia.

Gli orari dovranno essere stabiliti in modo che da un treno all'altro decorra almeno mezz'ora.

Art. 13. Pei trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci, dovrà il concessionario presentare all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici i prezzi delle tariffe da considerarsi come massimi agli effetti dell'articolo 272 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui Lavori Pubblici.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo e dei generi di privativa demaniale si applicherà la tariffa speciale in vigore per la Rete delle strade ferrate Mediterranee.

Saranno pure estese al trasporto degli impiegati delle Amministrazioni centrale e provinciale le stesse norme e riduzioni in vigore sulla rete principale anzidetta.

Art. 14. Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo nonchè pei pacchi postali da una estremità all'altra della linea di strada ferrata concessa o da punto a punto della medesima, sarà fatto gratuitamente dal concessionario.

L'Amministrazione delle poste potrà richiedere al concessionario che i capi-convoglio ricevano essi i pacchi di lettere e di dispacci, nonchè i pacchi postali per consegnarli ai capi delle diverse stazioni, i quali ne faranno, per parte loro, consegna agli agenti o delegati dell'Amministrazione delle Poste incaricati di riceverli alle stazioni medesime.

Art. 15. Il concessionario potrà trasportare gratuitamente sulla ferrovia soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio della linea stessa.

Art. 16. Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la strada ferrata concessa, ovvero di appoggiare i fili delle sue linee sui pali di quella costrutta dal concessionario.

Le linee telegrafiche destinate esclusivamente al servizio della strada ferrata saranno sorvegliate e mantenute dal concessionario.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee le quali abbiano anche fili pel servizio governativo, ove non venga altrimenti stabilito da speciali accordi, saranno curate dall'Amministrazione dei telegrafi dello Stato, ed il concessionario corrisponderà all'Amministrazione medesima, a titolo di concorso nelle spese, l'annua somma di lire otto al chilometro pel primo filo ed altre lire cinque per ogni altro filo ad uso della Società. Si deve intendere escluso dal prezzo suddetto il cambio dei cordoni, che attraversano le gallerie, ed il prezzo di essi coi relativi arpioni, non che le spese di mano d'opera, le quali saranno pagate a piè di lista.

Gli agenti della ferrovia concorreranno nella sorveglianza delle linee telegrafiche compatibilmente al loro servizio, e sarà obbligo dei medesimi di denunziare alla prossima stazione telegrafica od all'autorità più vicina competente i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

Il personale ed il materiale destinati alle linee telegrafiche saranno trasportati gratuitamente lungo la strada ferrata concessa.

Art. 17. Il concesssionario non potrà trasmettere altri dispacci telegrafici fuorchè quelli relativi al servizio della sua strada, e sarà perciò sottoposto alla sorveglianza governativa.

Art. 18. Dietro richiesta del Governo, il concessionario dovrà assumere anche il servizio dei dispacci telegrafici del Governo e dei privati e questo servizio sarà fatto a norma dei regolamenti dell'Amministrazione dello Stato e delle istruzioni che verranno date dalla Direzione generale dei telegrafi.

Il concessionario riterrà per sè il 10 per 0[0 delle tasse interne dei telegrammi privati spediti dai suoi uffici, posti in località fornite di uffici del Governo, senza distinzione di orario e diretti a località non provvedute di uffici governativi.

Riterrà il 90 per 0[0 delle tasse dei telegrammi privati interni scambiati fra i suoi uffici, posti in località sprovviste di uffici governativi.

Sarà tenuto a versare nelle casse dello Stato, oltre al rimanente delle tasse interne, di cui agli alinea 1.o, 2.o e 3.o del presente articolo, anche l'ammontare intero delle

tasse dei telegrammi di Stato, accettati nei suoi uffici per l'interno e per l'estero, e l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati spediti all'estero.

Art. 19. Il concessionario sarà tenuto di concedere al Governo od a Società concessionarie che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, ed in caso di dissenso stabilite da arbitri.

Art. 20. Il concessionario rinuncia ai privilegi che per le diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linee, non che per le linee laterali gli potessero competere, a sensi degli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici, 20 marzo 1865.

Art. 21. Tutte le questioni d'indole tecnica ed amministrativa che potranno insorgere in dipendenza della concessione, saranno decise dal Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il parere del Consiglio dei Lavori Pubblici, ed occorrendo, anche quello del Consiglio di Stato. Le altre questioni puramente civili saranno deferite al giudizio dei tribunali ordinari.

Però, verificandosi il caso di applicare gli articoli 252, 270 e 284 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici, l'atto di compromesso, stabilirà il procedimento ed i termini che dovranno osservarsi dagli arbitri.

Art. 22. Pel caso preveduto dall'articolo 254 della detta legge, e quando riesca infruttuoso anche il secondo incanto, il concessionario sarà definitivamente decaduto da tutti i diritti della concessione, e le porzioni di strada già eseguite che si trovassero in esercizio cadranno immediatamente in proprietà dello Stato, il quale sarà libero di conservarle e di abbandonarle, come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti; ed il concessionario non potrà pretendere alcun corrispettivo o prezzo per le opere già eseguite: e rispetto alle provviste sarà in facoltà dello Stato di acquistarle dietro stima fatta indipendentemente dalla loro destinazione o di lasciarle a disposizione del concessionario

Art. 23. Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio, sempre che abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario e mediante il corrispettivo stabilito dall'articolo 284 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Art. 24. Pel personale non tecnico assunto dal concessionario al suo servizio, dovranno impiegarsi, per un terzo almeno, militari e volontari congedati, purchè aventi i requisiti morali e l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizi cui potranno venire chiamati.

Art. 25. Al prefetto della provincia spetterà di regolare le questioni col concessionario.

In caso di dissenso la decisione delle questioni sarà devoluta al Ministero.

Art. 26. Oltre ai funzionari governativi di cui all'art. 31 del capitolato approvato colla legge 6 luglio 1875, numero 2608, dovranno essere rilasciati biglietti di libera circolazione sulla linea o sui tronchi di linea al prefetto della provincia e rispettivamente al sottoprefetto del circondario.

Art. 27. Il concessionario dovrà uniformarsi a tutte le disposizioni approvate dal Governo pel servizio cumulativo od interno delle altre ferrovie di proprietà dello Stato o dal medesimo sovvenzionate.

Art. 28. Il materiale di armamento in quanto sia possibile, il materiale mobile ed altro necessario per l'esercizio della linea concessa, saranno provveduti nel Regno, semprechè si possa, ad eque condizioni.

Art. 29. In tutto quanto non sono modificate dal presente atto, restano ferme le condizioni stabilite dall'atto di concessione della ferrovia Ciampino Nemi.

Art. 30. La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo la relativa approvazione con decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi otto dicembre dell'anno milleottocentottantasette.

(*Seguono le firme*).

QUESTIONARIO

della Commissione d'inchiesta sui ritardi dei treni ferroviarii nominata con Decreto Ministeriale 5 novembre 1887. (*)

1. Le Società esercenti le tre reti principali delle strade ferrate italiane tengono a giorno la statistica dei ritardi dei treni?

2. Lo spoglio giornaliero delle cedole orarie dei treni, potrebbe fornire una statistica esatta e *pronta* dei ritardi?

Quali provvedimenti si dovrebbero prendere all'uopo, e come si potrebbe organizzare l'ufficio che fornisse tale statistica?

3. In tesi generale, a quali cause sono principalmente da attribuirsi i ritardi, tanto inferiori, come eccedenti i limiti di tolleranza contemplati dal vigente regolamento di polizia ferroviaria, che si verificarono, dal 1° luglio 1885 in avanti, negli arrivi dei treni con viaggiatori alle stazioni indicate dall'art. 43 del regolamento suddetto?

4. Quali sono, in confronto agli esercizi passati, le cause che possono aver determinato un aumento sensibile nei ritardi dei treni, dopo la formazione delle nuove reti?

5. Quali sono i premi e compensi diversi ai macchinisti e fuochisti per il risparmio di combustibile, di materie grasse e pel buon mantenimento delle locomotive? Quali gli assegni di percorrenza e pernottazione, tanto al detto personale di macchina, quanto a quello viaggiante del movimento? Quali i premi di buon servizio alle guardie, ai capi-manovratori, ai manovratori ed ai deviatori nelle stazioni, nonchè agli agenti addetti al servizio degli apparati centrali di manovra e di sicurezza, ed agli agenti della manutenzione incaricati di prestazioni speciali attinenti al servizio del movimento; e quali i premi al personale del movimento per la buona utilizzazione del materiale ruotabile?

Quali sono le ammende per i ritardi occasionati dai macchinisti, e quali i premi per i ricuperi dei ritardi?

6. Quali sono le norme generali per l'ammissione in servizio del personale ordinario e straordinario, per gli avanzamenti, per la concessione di gratificazioni, per le punizioni, e per i reclami che il personale stesso avanza in via gerarchica?

7. Quali sono i quadri numerici del personale addetto ai servizi della trazione; della manutenzione e sorveglianza delle linee, e quali sono i relativi stipendi?

Quale era al 1° luglio 1887 il numero degli agenti avventizi per ciascuna categoria e per ciascun servizio?

8. Qual è la durata media del servizio giornaliero per le varie categorie di Agenti, e quale il numero massimo delle ore di lavoro di questi in una giornata?

9. Quali osservazioni si possono fare sul numero, sulla classificazione, sulla velocità e sull'orario attuale dei treni?

10. Quali dovrebbero essere i limiti massimi e le norme generali di composizione dei treni diretti, in rapporto alla

(*) Nel *Monitore* del 19 novembre 1887 abbiamo pubblicato il decreto ministeriale di nomina della Commissione composta dei sigg. comm. Celesia, Berutti, Vitali, Ottolenghi e cav. Goiran

A suo tempo riferiremo le risposte delle Società al Questionario.

La Redazione.

velocità stabilita per ciascuno di essi dall'orario, alle condizioni planimetriche ed altimetriche delle linee, ed alla buona utilizzazione delle locomotive e delle vetture?

11. Come e su quali linee dovrebbesi provvedere alla separazione del servizio delle merci da quello dei viaggiatori, per eliminare le cause di ritardo?

Indicare i provvedimenti migliori a questo scopo, avuto riguardo anche alla possibilità dei treni economici locali.

12. Per facilitare la regolarità della marcia dei treni, e segnatamente dei diretti, quali variazioni potrebbero apportarsi nel numero e nella durata delle fermate?

13. Il numero attuale delle stazioni con locomotive di soccorso e carri attrezzi, è sufficiente per evitare lunghi ritardi nel caso di eventuali guasti al materiale?

14. Le attuali tabelle di prestazione delle locomotive dànno luogo ad osservazioni, o può ritenersi che corrispondano in modo esatto allo scopo pel quale sono computate?

15. Ritiensi che il servizio in genere possa essere avvantaggiato colla soppressione di alcuni treni e la sostituzione di altri, o sulla stessa linea di quelli da sopprimersi, o su altre linee? Quali sarebbero in caso le proposte di variazione agli orari in vigore?

16. Quali sono attualmente i comporti assegnati ai diversi treni, per assicurare le coincidenze, in caso di ritardo, nelle stazioni di incrociamento?

Quali sono le osservazioni in proposito e quali le proposte di variazione che l'esperienza suggerisce per i comporti stessi?

Si osservano sempre regolarmente norme sui comporti?

17. Quali norme si seguono per decidere se in caso di ritardo si debba cambiare l'incrociamento di due treni, o per variare la stazione in cui uno deve cedere il passo all'altro?

Quali sono in proposito le osservazioni e proposte?

18. Quali sono le osservazioni che si possono fare circa ai ritardi prodotti dal servizio postale, e quali le proposte al riguardo?

19. In quale proporzione influiscono i ritardi negli arrivi dei treni esteri ai transiti internazionali, nel turbare la marcia dei nostri treni, e quali sono le osservazioni in proposito?

20. Che influenza esercitano le operazioni doganali sui ritardi dei treni e quali provvedimenti ritiensi che possa adottare il Ministero delle Finanze per rendere più sollecite le operazioni stesse?

21. Con quali provvedimenti potrebbesi ridurre il numero dei ritadi causati dall'affluenza dei viaggiatori?

22. Il servizio di illuminazione, di pulitura e verifica dei veicoli è talvolta causa di ritardi?

23. Si potrebbe accrescere la velocità effettiva di qualcuno almeno fra i più importanti treni, sia aumentandone la velocità di corsa, sia sopprimendo od abbreviando alcune fermate?

Quali proposte si potrebbero fare al riguardo?

24. Quali fermate di treni diretti potrebbero sopprimersi coll'impianto di nuovi rifornitori d'acqua, di carbone e di nuove rimesse per locomotive e veicoli?

25. Quali osservazioni si possono fare, in rapporto ai ritardi, sulla distribuzione e controllo dei biglietti e sulla registrazione dei bagagli?

26. Quali provvedimenti potrebbero adottarsi per accelerare il carico e lo scarico dei bagagli, specialmente nei treni diretti?

27. Quale influenza può avere sulla regolarità della marcia dei treni diretti il trasporto di talune merci, che si fa dai medesimi?

28. Hanno influenza i trasporti militari sui ritardi dei treni?

29. Le cattive condizioni atmosferiche delle gallerie sono talvolta causa di ritardi? Quali provvedimenti si prendono per evitarli, e quali altri si potrebbero proporre pel medesimo effetto?

30. Quali osservazioni e proposte si possono fare intorno alla qualità, quantità e condizioni del materiale ruotabile, da viaggiatori e da merci, nell'interesse della regolarità dell'esercizio?

31. Quali miglioramenti si potrebbero introdurre nel materiale ruotabile, onde evitare le cause di ritardi che da esso dipendono?

32. Quante locomotive e veicoli di ciascuna categoria, sono necessari per disimpegnare regolarmente il servizio nelle epoche di maggior traffico?

33. Qual è l'inventario del materiale ruotabile che esisteva al 1° dicembre 1887, quanti ruotabili erano alla stessa data in corso di costruzione e quanti in corso di ordinazione, e quali sono le epoche presumibili delle consegne?

34. Quale sviluppo si è dato finora all'applicazione di freni continui; con quale risultato, e quali sarebbero i bisogni per le nuove applicazioni di questi ai ruotabili esistenti, nell'interesse della regolarità della marcia dei treni?

35. Quali osservazioni si possono fare sui frequenti riscaldamenti che si verificano negli assi dei ruotabili e nel meccanismo delle locomotive, e sui frequenti guasti di queste?

36. Qual è il numero medio delle locomotive, delle vetture e dei carri in riparazione, e quale il numero medio dei ruotabili noleggiati negli anni 1886 e 1887?

37. Quali sono attualmente le officine per le riparazioni delle locomotive e dei veicoli?

Sono esse sufficienti per il movimento attuale?

In caso di insufficienza quali provvedimenti occorrerebbero, e con quale spesa?

38. I dischi delle stazioni ed i sistemi di collegamento degli scambi coi segnali, sono in numero sufficiente per conciliare la sicurezza dei treni con l'osservanza degli orari? Si potrebbero a questo proposito introdurre dei miglioramenti, ed in caso quali sarebbero, e quale la conseguente spesa?

39. Gli attuali passaggi a livello possono avere notevole influenza sul ritardo dei treni? Eliminandone qualcuno, o convertendolo in cavalcavia, od in sottopassaggio, potrebbesi ottenere sensibile vantaggio? Quali sarebbero in caso i lavori da farsi e quale la spesa occorrente?

40. Le chiusure delle linee sono abbastanza complete ed efficaci per non dar luogo ad inconvenienti che producano ritardi?

41. Aumentando il numero delle stazioni telegrafiche, potrebbe essere eliminata qualche causa dei ritardi? In caso quali sarebbero, in ordine di urgenza, le nuove stazioni occorrenti e quale la spesa?

42. In che misura i segnalamenti acustici ed ottici lungo le linee e nelle stazioni contribuiscono alla regolarità di marcia dei treni?

Quali sarebbero i nuovi impianti di tali apparecchi che potrebbero giovare, e quale la spesa occorrente?

43. Su quali linee il traffico ha raggiunto tale intensità da richiedere l'impianto del *blok system*?

44. Quali osservazioni si fanno intorno alla qualità e condizione del materiale fisso, nell'interesse della regolarità nella marcia dei treni?

45. Quali sarebbero in ordine d'urgenza i nuovi impianti di binari e di scambi occorrenti, nelle stazioni e lungo le linee, per ridurre al minor numero possibile i ritardi dei treni, e quale la spesa all'uopo necessaria?

46. Quali miglioramenti sarebbero necessari pel medesimo effetto, ai manufatti delle linee e delle stazioni?

47. Quali sono i ricarichi di massicciata ed i rifacimenti di binari occorrenti?

Strade Ferrate della Gran Brettagna

Cenni statistici riassuntivi per l'anno 1886.

La relazione ufficiale, dalla quale ricaviamo i seguenti dati statistici riassuntivi, è quella che ha per titolo: *General Report to the Board of Trade in regard to the Share and Loan Capital, Traffic in passengers and goods, and the Working expenditure and Net profits from Railway working of the Railway Companies of the United Kingdom for the year* 1886. Ciò premesso, aggiungiamo il ragguaglio, da noi adottato, tra le monete, le misure e i pesi inglesi e la riduzione di essi a sistema decimale: — la lira sterlina, 25 lire; il scellino, L. 1,25; il penny, L. 0,104; il miglio inglese, 1,609 metri; la tonnellata inglese, 1,016 chilogrammi.

Lunghezza delle linee. — Al 31 dicembre 1886 contavansi nel Regno Unito, o Gran Brettagna, 31,105 chilometri di strade ferrate in esercizio; e 275 Compagnie, delle quali 117 esercitavano loro proprie linee,

Nell'Inghilerra e Paese di Galles eranvi 22,008 chilometri, dei quali 7,939 ad un solo binario e 14,069 a due o più binarii; nella Scozia 4,862 chilometri, dei quali 2,938 ad un solo binario e 1,924 a due o più binari; nell'Irlanda 4,235 chilometri, dei quali 3,289 ad un solo binario e 946 a due o più binarii.

Confrontando poi i chilometri ferroviari al 31 dicembre 1886 ed al 31 dicembre 1885, risulta che nel 1886 ebbesi un aumento di 262 chilometri: 131 dei quali ad un solo binario e 131 a due o più binarii.

Capitale. — Al 31 dicembre 1886 l'importo totale del capitale versato per le ferrovie sommava a 20 miliardi, 708 milioni, 606 mila lire; ossia L. 665,764 per chilometro.

Raffrontando tale capitale con quello impiegato al 31 dicembre 1885 si ha un aumento, per il 1886, di lire 312,155,000.

Dall'indagine, infine, dei titoli formanti tale capitale si ricava che in esso concorrono le azioni ordinarie coll'aliquota del 37 0[0, le azioni garantite e privilegiate coll'aliquota del 38 0[0, le obbligazioni semplici e consolidate coll'aliquota del 25 0[0.

Trasporto di viaggiatori e merci G. V. — I viaggiatori non compresi gli abbonati ed i portatori di biglietti periodici, furono 725,584,390; con un aumento di 28,371,359 sul numero del 1885. — Gli abbonati ed i portatori di biglietti periodici nel 1886 furono 1,104,666.

Dividendo i primi, secondo le classi delle vetture, si hanno: 22,330,838 viaggiatori per la 1.a cl.; 60,686,485 per la 2,a; 632,567,067 per la 3.a, compresi i treni parlamentari.

I treni dei viaggiatori hanno percorso complessivamente 239,448,104 chilometri ed hanno dato un introito lordo di 648,902,275 con un aumento di 9,268,900 sull'introito del 1885. L'introito del 1886 si divide: in L. 79,049,150 per viaggiatori di 1.a cl.; L. 70,590,350 per viaggiat. di 2.a cl.; L. 451,709,575 per viaggiatori di 3 a classe, compresivi i treni parlamentari; L. 47,563,200 per viaggiatori abbonati o forniti di biglietti periodici nelle tre classi.

All'introito dei viaggiatori devesi eziandio aggiungere quello dei bagagli, vetture, cani e cavalli, ecc. per lire 85,484,050 e quello, infine, delle Poste per L. 21,737,125; di tal modo il prodotto brutto dei viaggiatori ed accessori a G. V. pel 1886, fu di L. 756,123,450 con un aumento di L. 11,797,900 sul prodotto complessivo del 1885.

Trasporto merci a piccola velocità. — Questo, nel 1886, raggiunse il peso di 258,700,669 tonnellate; con una diminuzione di tonnellaie 1,744,400 sul traffico del 1885.

I treni merci hanno percorso complessivameute chilometri 201,813,628, ed hanno dato un introito lordo di L. 909,260,975, con una diminuzione di 12,537,650 sul prodotto nel 1885.

All'introito delle merci puossi eziandio aggiungere quello delle pigioni, pedaggi, navigazione, piroscafi, ecc., per L. 74,414,400.

Materiale mobile. — Al 31 dicembre 1886 contavansi 528,090 veicoli, (con un aumento di 5,545 sull'anno precedente) divisi come segue:

Vetture per viaggiatori 34,216, oltre altri 12,673 veicoli che entrano nella formazione dei treni viaggiatori; 468,537 carri per merci e bestiami, oltre 12,664 altri carri diversi:

Le locomotive erano 15,400.

Prodotti. — Nel 1886 gl'introiti complessivi raggiunsero L. 1,739,798,825; con un aumento di L. 904,475 sull'anno precedente. Tale introito brutto puossi così dividere nelle seguenti tre grandi categorie: lire 756,123,450 per viaggiatori e merci a grande velocità; L. 909,260,975 per merci a piccola velocità; L. 74,414.400 per prodotti diversi dai porti, canali, ecc.

Spese. — Le spese complessive dell'esercizio nel 1886 furono di L. 912,956,175; con una diminuzione di lire 6,742,750 in confronto dell'esercizio 1885. La somma totale delle spese si può così dividere: L. 150,909,925 per manutenzione delle linee e delle opere d'arte; lire 231,696,775 per trazione, comprese le macchine fisse; L. 87,373,725 per riparazione e rinnovamento delle vetture; L. 282,247,800 per l'esercizio propriamente detto; L. 41,173,600 per spese generali; L. 51,314,700 per imposte e tasse: L. 8,075,750 per diritti del 5 0[0 sui viaggiatori; L. 4,777,225 per indennità di accidenti alle persone; L. 4,148,875 per indennità di avarie e perdita delle merci; L. 5,548,725 per ispese legali e parlamentari; lire 35,194,375 per spese di piroscafi, canali e porti; lire 10,453,550 per ispese diverse.

Utili netti. — Nell'esercizio 1886 le strade ferrate della Gran Bretagna diecero un prodotto netto di L. 826,842,650 con un aumento di L. 7,647,225 sul prodotto netto del 1885.

L'utile netto del 1886 debbesi così ripartire: lire 701,406,525 per l'Inghilterra e Paese di Galles; lire 93,711,975 per la Scozia; L. 31,724,150 per l'Irlanda.

Prodotti, spese ed utile netto per chilometro. — Dai precedenti dati statistici ricavansi i seguenti raffronti e risultati ragguagliati ad ogni chilometro di strada ferrata nel Regno Unito per l'esercizio 1886.

Il *prodotto* complessivo K.co è di L. 53,541; spettante per L. 24,309 alla grande velocità, (cioè, viaggiatori, accessori e poste), e per L. 29,232 alle merci a piccola velo-

città. Come nozione di curiosità statistica, aggiungeremo la divisione dei prodotti chilometrici della grande velocità in Inghilterra e nel Paese di Galles secondo la loro classificazione. Questa assegna, per ogni chilometro, lire 2,954 ai viaggiatori di 1.a classe, L. 2,749 ai viaggiatori di 2.a, L. 17,795 ai viaggiatori di 3.a classe e treni parlamentari, L. 1,910 agli abbonati, L. 3,324 agli accessori della grande velocità, e L. 633 alle poste; con un totale complessivo del prodotto per chilometro nell'Inghilterra e Paese di Galles di L. 29,275.

Il prodotto per treno-chilometro nel Regno Unito tocca a L. 3,733.

Le *spese* per chilometro nel Regno Unito durante l'esercizio 1886, toccarono a L. 28,219; e le spese per treno-chilometro a L. 1,968.

L'*utile netto* per chilometro fu perciò di L. 25,322; e per treno-chilometro di L. 1,765, con aumento di 1 centesimo sull'utile dell'esercizio 1885

Dividendi. — I dividendi pagati alle azioni ordinarie rappresentarono, per l'esercizio del 1886, il 3.94 0[0 con diminuzione di L 0.10 sulla quota spettante all'esercizio 1885.

La proporzione infine degli utili netti dell'esrcizio 1886 al capitale impiegato nelle strade ferrate è del 3.99 0[0, con diminuzione di 3 centesimi riferibilmente al 1885.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Siamo spiacenti di dover nuovamente ritornare sulla difficoltà del servizio ferroviario nella stazione di Sampierdarena e negli scali di Genova. Gli enormi arrivi provenienti da tutte le linee della Rete ora si succedono in quantità troppo sproporzionata e tale che il Commercio non è in grado di ritirare a tempo le merci; e l'agglomeramento di vagoni arrivati, non svincolati e non scaricati, compromette non solo il servizio delle manovre nelle stazioni, ma anche quello delle spedizioni per il porto e per l'interno.

Questo deplorevole stato di cose preoccupa grandemente l'Amministrazione ferroviaria perchè, se non si provvede in un modo qualunque e d'urgenza, esso minaccia stabilirsi in permanenza con danno gravissimo del servizio generale della ferrovia e del pubblico.

><

Nel nostro numero del 29 ottobre 1887 avevamo già informati i nostri lettori che alla Commissione per la consegna delle linee componenti la Rete Mediterranea, costituita come è ben noto dall' on. Baccarini, Presidente, e dai sigg. comm. Bussi e cav. Pesapane per il Governo, comm. Mantegazza e ing. Colombo per la Società, rimaneva, al compimento delle visite dell'intiera Rete, a percorrere soltanto un gruppo di circa 500 chilometri costituito dalle linee Genova-Pisa, Avenza-Carrara, Pisa-Livorno, Livorno-Firenze, Empoli-Chiusi ed Asciano-Montepescali.

Siamo ora informati che la Commissione stessa va prossimamente ad intraprendere la visita di constatazione di dette linee muovendo con apposito treno speciale da Genova martedì, 17 corrente, alle ore 8 ant. In detto giorno essa si fermerà a Spezia proseguendo poi nei giorni successivi sulle altre linee in modo da esaurire il suo compito a Chiusi ove giungerà la sera del giorno 26.

><

Il Servizio delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha completato e sottoposto alla approvazione governativa il progetto esecutivo del tronco da Briatico a Parghelia nella ferrovia da Eboli a Reggio (tracciato litoraneo) della lunghezza di metri 10,987 e del costo totale di L. 2,827,000.

Intorno al detto progetto daremo, come di solito, i principali ragguagli tecnici in un prossimo numero.

><

La Società della Rete Mediterranea ha rassegnato al R. Ispettorato generale delle strade ferrate, con preghiera di approvazione il progetto d'ampliamento della stazione di Pavia. L'importo del lavoro raggiunge la somma di L. 1,065,000, non compreso il valore dei materiali metallici di armamento. La somma stessa è ripartita nel seguente modo: ampliamento del piazzale lire 91,000; armamento e dipendenze lire 143,000; fabbricati e manufatti L. 432,100; sottovia a San Mauro L. 175.000; apparecchi centrali per manovra di scambii e segnali L. 143,000; studio del progetto e dirigenza del lavoro L. 80,900.

><

Come è noto, con deliberazione del 23 ottobre 1887 il Consiglio Comunale di Milano ha autorizzato la propria Giunta Municipale a chiedere al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio del tronco di ferrovia che da Saronno conduce al confine Svizzero presso Mendrisio, allo scopo di allacciare la città di Milano con le ferrovie Svizzere del Monte Ceneri.

Per siffatta deliberazione la Giunta Municipale predetta, a termini dell' art. 242 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, aveva fatto istanza al Ministero dei Lavori pubblici per ottenere il permesso di eseguire sul terreno gli studi per la compilazione di un progetto concreto della nuova linea ferroviaria, onde potere poi, all'appoggio del medesimo, invocarne formalmente la concessione. Ora tale permesso si è chiesto che venga esteso anche fra Milano e Saronno, affine di avere uno studio completo della intera linea, qualora le circostanze dimostrassero più conveniente una linea indipendente in partenza da Milano, anzichè l'innesto a Saronno colla Milano-Saronno delle ferrovie Nord-Milano.

><

Ci consta che in base ai risultati delle gare tenutesi presso la Direzione generale del Mediterraneo, il R. Ispettorato ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive di lavori:

Alla Ditta Alfano Raffaele di Bernalda le operazioni di vagliatura e ricarico massicciata fra le stazioni di Metaponto e S. Basilio Pisticci col ribasso del 10.95 0[0;

Alla Ditta Lori Tito di Firenze la costruzione del marciapiede, piano caricatore, ecc., in stazione di Capalbio col ribasso del 22.76 0[0;

Alla Ditta Paglia Michele di Laveno la ricostruzione di due ponticelli alla progressiva 70,626 della linea Asti-Mortara col ribasso del 18.78 0[0;

><

Siamo informati che con decreto Ministeriale in data del 6 andante la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 101,000 pei lavori di ampliamento del viadotto di Voltri a Sampierdarena.

><

Sappiamo che nella seduta tenutasi il 10 andante dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo vennero approvate le proposte generali di aumento e gratificazioni al personale con decorrenza 1° gennaio corrente.

><

Nella medesima seduta il Comitato approvò pure fra gli altri contratti i seguenti:

1. Colla Ditta A. Raggio, Ratto di Genova per fornitura di Cg. 600,000 di ferro in barre per tiranti di caldaie e chiodi di bolloni;

2. Colla Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech di Savona per fornitura di 12,000 tonnellate di rotaie in acciaio fuso Martin, per l' armamento Vignole, mod. n. 2;

3. Colla Ditta fratelli Raddi e C. di Spezia per l'impianto di un secondo binario nel tratto fra le progressive 40,720.21 e 42,085 della linea Genova-Pisa;

4. Colla Ditta Callegari Enrico di Bologna per rinnovamento in acciaio di 6,200 metri di binario in ferro fra la stazione di Cava Manara e quella di Zinasco;

5. Colla Ditta Lapeschi Raffaele di Potenza per appalto lavori di consolidamento della frana al chilometro 192,500 fra Albano e Campomaggiore, linea Eboli-Metaponto;

6. Colla Ditta Grondona Bartolomeo di Pontedecimo per sostituzione degli attuali sottopassaggi in muratura di via Ivrea e via Cottolengo a Torino, con impalcature metalliche;

Colla Ditta Cecchetti Pasquale di Roma per costruzione di un binario fra i nuovi bagni di Palo e la stazione omonima.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato generale:

L. 82,000 per rialzo livelletta al ponte sul torrente Valanidi, primo fra le stazioni di Pellaro e San Gregorio, e per sistemazione delle opere di difesa a monte del ponte stesso;

L. 56,500 per spostamento dell' acquedotto Niccolai presso Rivarolo, cadente nell' area del nuovo deposito locomotive a Sampierdarena;

L. 86,000 per risanamento di metri 7075 di massicciata fra le stazioni di Chiomonte e Salbeltrand, sulla linea Confine francese-Torino;

L. 58,000 per impianto di binarî pel servizio carrello trasbordatore a Metaponto;

L. 89,973 per ampliamento del servizio merci in stazione di Nervi;

L. 13,000 per pavimentazione del piano caricatore coperto fra la grande e la piccola velocità in stazione di Roma-Termini;

L. 10,000 per prolungamento della condotta di acqua a Roma-Termini;

L. 1,750 per impianto d' una condotta d' acqua potabile a Sarzana;

L. 7,000 per ricarico della massicciata fra i Km. 151,580 e 153,096 della linea Ventimiglia-Confine francese;

L. 5,900 per sistemazioni pluviali sulle cappe delle arcate del viadotto di Sampierdarena;

L. 3,700 per impianto siepi di bianco spino a chiusura della linea di circonvallazione di Milano fra Rogoredo e Porta Romana;

L. 1,600 per sostituzione di una cancellata nel vestibolo arrivi in stazione di Napoli;

L. 690 per sostituzione di cancelli alle sbarre attuali al passaggio a livello delle cascine Abbadesse, sulla linea Milano-Chivasso;

L. 3,000 per riduzione di un angolo all'esterno destro della rimessa locomotive in stazione di Alessandria e suo arredamento;

L. 920 per adattamento locali del fabbricato viaggiatori in stazione di Roma-Termini, onde dividere gli uffici-svincoli della rete Mediterranea da quelli dell'Adriatica;

L. 480 pei lavori occorrenti onde aumentare la luce in due locali dello Ispettorato Principale del Traffico a Roma Termini.

><

Sappiamo che la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterrano, in vista dei bisogni in cui trovasi il secondo Compartimento di aumentare il numero dei guidatori di locomotive, per far fronte alle cresciute esigenze del servizio, ha fatto domanda al R. Ispettorato generale perchè voglia provvedere alla nomina della Commissione incaricata di presiedere una nuova Sessione di esami dei fuochisti da abilitarsi alle funzioni di macchinisti.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni, sugli affari riguardanti le strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che si possa approvare il progetto di transazione concordato fra l' Amministrazione dei Lavori pubblici ed i signori G. B. Salvo e Pasqualino Varese, onde troncare una lite vertente per pretesi compensi di danni a causa dei lavori della ferrovia ligure;

2. Che non possa ritenersi definitivamente collaudata la ferrovia da Pinerolo a Torre Pellice fino a che la Società concessionaria della medesima non abbia adempito a tutte le condizioni richieste dalla Commissione collaudatrice; e che in quanto ai maggiori compensi chiesti dalla predetta Società in seguito alla costruzione della ferrovia, sia opportuno di trattare con essa per un'equa transazione;

3. Che dalla somma costituente il totale maggior compenso indicato nel certificato di collaudo definitivo dei lavori di costruzione del tronco Battipaglia-Ogliastro, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, sia da sceverare, in concorso del collaudatore, la parte ivi riconosciuta ammissibile a rigore di diritto e che la parte medesima possa pagarsi alla Impresa anche in pendenza delle ulteriori trattative; e che ogni altro pagamento debba essere rimandato a quando sarà definitivamente transatta ogni vertenza con l'Impresa medesima.

Il Consiglio di Stato ha anche dato il suo parere su domanda di esonero parziale di due multe in cui sarebbe incorsa la Ditta Opessi per ritardata consegna

di bilancie a ponte per le stazioni di Palmi e di Gioia, nella linea ferroviaria da Reggio e Castrocucco.

><

Diamo le informazioni che abbiamo promesso nel *Monitore* della scorsa settimana, intorno al progetto di appalto del tronco da Butera a Terranova, della ferrovia da Siracusa a Licata.

Il tronco da Butera a Terranova ha origine alla estremità Siracusa del piazzale della stazione di Butera e termina all' estremità Siracusa della stazione di Terranova, e misura in tutto la lunghezza di metri 11,092.13. Questa lunghezza, per quanto riflette la planimetria è divisa in m. 9,074.89 di tratti rettilinei, ed in m. 2,017.24 di tratti in curva, con raggio variabile fra m. 300 e m. 2000. Per quanto riguarda l'altimetria, la lunghezza del tronco è ripartita in m. 3,309.76 di livellette orizzontali, ed in metri 7,782.36 di livellette in pendenza con una inclinazione massima del 18.31 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e pel servizio della irrigazione sono progettate n. 39 opere d'arte minori della luce complessiva di m. 52.60.

L'opera più importante da eseguire sarebbe il ponte obbliquo sul torrente Cattano a travata metallica, della luce di m. 8.00 sul retto.

Lungo il tronco è situata la sola stazione di Terranova, per la quale sono proposti gli occorrenti fabbricati pel servizio dei viaggiatori e delle merci. Per l' alloggio del personale di sorveglianza della strada sono progettate n. 8 case cantoniere doppie e n. 2 grandi garette. L'armamento dovrà essere formato con rotaie del tipo Vignole, in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9.00 cadauno, e del peso di 36 chilogr. per metro corrente, collegate fra loro a giunto sospeso.

L' importo complessivo dei lavori di costruzione del tronco risulta di L. 1,860,000, comprese lire 460,000 a disposizione dell' Amministrazione governativa, per le espropriazioni e per la fornitura del materiale metallico d'armamento.

><

Intorno ai lavori di costruzione della ferrovia da Portogruaro a Casarsa, ci giungono le seguenti informazioni riferite al 1° del corrente mese:

La lunghezza della linea è di m. 20,595 — *I movimenti di terra* per la formazione dell'argine stradale sono per la massima parte ultimati. Esistono solo tre interruzioni e restano da completare i piazzali delle stazioni di Cordovado e di S. Vito, alcune piazzette dei caselli e qualche rampa per attraversamento di strade ordinarie. — *Le opere d'arte* progettate sono 83. Di queste, 76 sono già ultimate, n. 6 mancano delle sole travate, e per una resta ancora da eseguire tutta la muratura di soprafondazione. Le travate metalliche pei ponti minori sono a pie' d'opera, quella pel ponte sul Lemene è in lavorazione all'officina. — *I fabbricati* delle stazioni di Cordovado e di San Vito possono considerarsi compiuti, mancando soltanto dei lavori di finimento. — *Le case cantoniere* proposte in progetto sono 27, e di queste se ne hanno 25 ultimate, meno i lavori di finimento, e due ancora da eseguire. — *Le garette* da costruire sono 7. Sei sono ultimate, una ancora da incominciare.

Si sta provvedendo la ghiaia per la massicciata ; è completa la fornitura delle rotaie pell' armamento della linea; e tutti i materiali minuti di armamento trovansi a pie' d'opera.

><

Onde ottenere un efficace rimedio ai gravi inconvenienti constatati da tempo nel movimento commerciale del porto di Savona a causa della insufficienza delle attuali stazioni Marittima e del Letimbro, la Camera di Commercio ed Arti di Savona discusse ed adottò il progetto per una stazione merci con parco di vagoni nella borgata delle Fornaci presso detta città. Il progetto di cui trattasi fu dalla medesima Camera di Commercio sottoposto all'esame del Ministero dei Lavori pubblici con vivissime istanze per la pronta sua esecuzione.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi il progetto di capitolato speciale, preparato dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate, da servire per gli appalti dei deviatoi e delle intersezioni per le ferrovie complementari. Lo scopo del nuovo capitolato è quello di stabilire una norma unica per appalti della stessa natura, con che vengono ad essere sollevate le Direzioni tecniche governative dalla necessità di compilare per ogni fornitura un capitolato apposito, rendendo uniformi per tutte le forniture le disposizioni concernenti i collaudi, le disposizioni di garanzia, i pagamenti, ecc., ecc.

><

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell' Adriatico e della Sicilia, valendosi della facoltà stabilita con la quinta condizione della tariffa locale n. 601 P. V. hanno determinato che venga estesa l'applicazione della tariffa medesima anche ai trasporti di lastre di vetro, ecc. in partenza dalla stazione di San Giovanni Val d'Arno. Con questo provvedimento resta accolta una istanza all' uopo fatta dalla Ditta fratelli Girard la quale ha una fabbrica di lastre in prossimità della predetta stazione.

><

Riceviamo, all'ultimo momento, le seguenti importanti notizie circa le nuove costruzioni ferroviarie:

Dopo lunghe trattative fu ieri concordata fra l'on. ministro dei LL. PP. e la Società delle ferrovie delle Meridionali una convenzione per la costruzione ed esercizio delle linee seguenti:

Rocchetta-Melfi-Gioia; Rocchetta-Melfi-Potenza; Sulmona-Isernia: Barletta-Spinazzola: Lecco-Colico.

Per tali linee, che misurano, in complesso, 420 chilometri circa, sarebbe accordata la stessa sovvenzione chilometrica che hanno le ferrovie di proprietà della Società; ma, trattandosi di linee aventi un costo medio, superiore a quello della rete meridionale, il governo pagherà inoltre alla Società, in sette annualità, la somma di 20 milioni.

L'esercizio di queste linee, durante il periodo delle convenzioni, sarà regolato colle stesse norme stabilite per le altre linee della rete Adriatica, di proprietà delle Meridionali.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Ministero dei Lavori pubblici di essere autorizzata a prorogare per un altro anno

la concessione speciale a favore della Ditta Garavaglia, per trasporto di paste da vermicellaro da effettuare a vagone completo, in partenza da parecchie stazioni meridionali di quella rete, con destinazione di Genova, Milano, Torino e località limitrofe.

><

Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici nella sua adunanza del 4 corrente ha dato la sua approvazione:

1. Al progetto per l'impianto di un parco vagoni nella stazione di Treviglio, lungo la linea Treviglio-Rovato;

2. Al progetto per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Pentima, lungo la linea da Castellammare Adriatico a Terni.

Il Consiglio medesimo ha inoltre ritenuto:

a) Che sia preferibile il sistema di due travate indipendenti per la sistemazione a doppio binario del ponte a travate metalliche sul Teverone lungo la ferrovia Roma-Orte;

b) Che siano ammessibili:

L'atto di sottomissione all'impresa Lori per la provvista delle travate metalliche pel tronco Fognano-Marradi, nella linea Faenza-Firenze; la convenzione colla ditta Racchetti per costruzione di tettoia presso la stazione di Torino; il collaudo dell'impresa Frova per la costruzione del 4 tronco della ferrovia Mantova-Legnago; la transazione a componimento di vertenze coll'impresa Cesaroni, per la costruzione del tronco da Siracusa al chilom. 8 della ferrovia Siracusa-Licata; il collaudo della fornitura di meccanismi fissi fatti dalla Compagnia Centrale di Baume, pel tronco da Borgosesia a Varallo nella ferrovia Novara-Varallo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ceva-Ormea. — Presso il Ministero dei Lavori Pubblici e presso la R. Prefettura di Cuneo, si addiverrà, il 26 corr. alle 10 ant., allo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno, della ferrovia Ceva-Ormea; del quale abbiamo dato tutti i ragguagli tecnici nel precedente n. 1 (vedi *Informazioni*); compreso fra le progressive 19,609.55 e 27,362.92 dall'asse della stazione di Ceva, e quindi della lunghezza di m. 7753.37 circa, escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi, e la fornitura delle travate metalliche poi ponti. L'importo presunto, soggetto a ribasso d'asta, è di L. 1,313,000. Per essere ammessi all'asta si dovrà fare un deposito di L. 58,000 come cauzione provvisoria ed all'atto dell' aggiudicazione definitiva si dovranno depositare L. 116.000 come cauzione definitiva. I fatali restano stabiliti a giorni 15.

Ferrovie Colico-Sondrio. — Nel giorno 23 gennaio 1888 alle ore 2 pom. in Firenze, presso la Direzione generale della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, via Pinti n. 93 (Palazzo della Gerardesca), dinanzi al Direttore generale, o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle ferrovie, col metodo dei partiti segreti, si procederà all'apertura dell'asta per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di opere di difesa della ferrovia contro il torrente Tartano fra i chil. 20+200 e 22+000 della linea Colico Sondrio per la presunta somma approssimativa, soggetta a ribasso d'asta, di L. 762,000

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 18, dal giorno in cui si farà consegna.

La cauzione definitiva sarà di L. 76,200.

L'amministrazione si riserva il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento o di passare anche ad un secondo, nel qual caso il migliore offerente del primo esperimento si intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa:

1. Il progetto di un binario tronco e di una bilancia a ponte fisso della portata di 30 tonnellate, nel deposito del combustibile della stazione di Roma-Termini. Spesa L. 9000 non compreso il materiale metallico d'armamento;

2. Il progetto ed il preventivo della spesa di L. 34,000 occorrenti per la costruzione di tombinature nelle stazioni di Mortara;

3. Preventivo di L. 2800 necessarie per l'esecuzione di vari lavori lungo la linea da Napoli a Metaponto;

4. Progetto di ampliamento della gabbia in ferro per la custodia dei bagagli nella stazione di Roma-Termini ed annesso preventivo di spesa di L. 3850;

5. Preventivo della spesa necessaria pel rifacimento in acciaio del binario del tronco Pontecagnano-Montecorvino, del binario d'incrociamento e di n. 3 scambi in quest'ultima stazione. Spesa necessaria L. 64,500, non compreso l'importo del materiale metallico d'armamento valutato in L. 112,730;

6. Progetto per un impianto idrodinamico per la manovra centrale di scambi e di segnali, proposto per la stazione di Savona-Letimbro all'ingresso verso Genova. Spesa preventivata L. 88,800;

7. Progetto per la costruzione di due ponti ad impalcatura metallica con fondazioni ed aria compressa, lungo la linea Genova Ventimiglia, nel tratto fra Ceriale ed Albenga, uno sulla palude Antoniana e l'altro sulla palude Burrone, in sostituzione degli attuali ponti in legno. I ponti dei quali trattasi hanno la luce di m. 45 e l'importo dei lavori relativi è valutato di L. 610,000;

8. Progetto e preventivo della spesa di L. 165,000 occorrente pel completamento di gettate di massi naturali a difesa dell'argine ferroviario nella tratta compresa fra le stazioni di Pra e di Voltri nella linea Genova-Ventimiglia;

9. Progetto per la costruzione di un fabbricato ad uso di ufficio e di alloggio del capo deposito, e di un altro fabbricato ad uso di dormitorio e di bagni pei macchinisti, e per l'adattamento di un terzo fabbricato, già esistente, ad uso di ufficio del gestore combustibili e di alloggio per guardie-eccentriche in stazione di Sampierdarena. Spesa preventivata in L. 101.300;

10. Preventivo della spesa di L. 8800 (escluso l'importo del materiale metallico d'armamento) occorrente per il rifacimento in acciaio di un chilometro di binario nella stazione di Roma-Termini;

11. Progetto pel rifacimento in acciaio, con rotaie da m. 9, del tratto di binario fra le progressive 88,281 e 95,508 del tronco Ferentino-Frosinone, ora armato in ferro. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 57,800, nella quale però non è compreso l'importo del materiale metallico d'armamento, valutato in L. 102,764;

12. Progetto pel rifacimento in acciaio del binario appartenente alla rete Mediterranea nel tronco comune colla rete Adriatica, da Taranto al punto di separazione delle linee per Reggio e per Bari, e di due scambi. Spesa preventivata lire 25,000, non comprese L. 50,452, rappresentanti l'importo del materiale metallico di armamento;

Ferrovie dell'Adriatico — La Direzione delle ferrovie Meridionali messo al Ministro dei Lavori Pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione.

Riparazione dei danni prodotti da un incendio nel magazzino merci a P. V. della stazione di Feltre e sistemazione e miglioramento del detto magazzino L. 14,032.

Rafforzamento e sistemazione della travata metallica del ponte sul fiume Oglio al chilometro 39+155 della linea Cremona Mantova L. 90,000.

Lavori di miglioramento nei fabbricati delle stazioni di Vigasio, Isola della Scala, Bovolone, Cerea, Villabartolomea, Badia e Costa ed in tre case cantoniere della linea Verona Rovigo lire 9450.

Costruzione di un argine di guardia contro le piene del fiume Velino al chil. 170+800 della linea Aquila Rieti L. 10,600.

— Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie sudette ha approvato la proposta fattagli dalla Direzione, stanziado la la somma di 800 mila lire per aumenti di stipendi al personale della Rete con decorrenza dal gennaio 1888.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Il tronco Roccadebaldi-Mondovì è quasi compiuto, non mancandovi che due soli chilometri. Per causa del gelo e della neve i lavori hanno dovuto procedere con assai lentezza; ma, tosto la stagione lo permetta, saranno ripresi con tutta attività e di modo da poter aprire, nel più breve tempo possibile, la linea all'esercizio.

Ferrovia Tirano Grosio. — Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, avendo preso in esame il progetto di massima presentato dalla provincia di Sondrio per la costruzione di tale ferrovia, ha emesso il parere che il progetto debba essere riformato tanto riguardo al tracciato quanto riguardo alle opere d'arte.

Ferrovia Chieri-Piovà-Casale. — Come abbiamo preannunciato nel precedente numero, domenica 8 corrente si tenne a Torino nell'aula consigliare del palazzo civico un'adunanza per la costituzione del Comitato Promotore della sopra accennata ferrovia.

Per la convocazione — fatta dal Sindaco di Torino, comm. avv. Voli — si tennero le norme seguite nella convocazione dell'adunanza 18 dicembre 1887 (V. *Monitore*, n. 52) per la ferrovia Santhià-Borgomanero e Gravellona Intra. Furono adunque invitati: i Sindaci dei Comuni attraversati dalla linea, prossimi o comunque interessati a questa; i senatori del Regno residenti in Torino od in qualcuno dei Comuni interessati; i deputati al Parlamento Nazionale di Torino città, Asti e Casale; i deputati provinciali di Torino; i consiglieri provinciali dei mandamenti di Torino; i consiglieri provinciali dei mandamenti interessati; gli assessori municipali ed i membri della Commissione permanente ferroviaria di Torino; il presidente della Camera di commercio di Torino: e varie altre persone che si adoperarono a favore della linea o vi hanno speciale interesse.

Intervennero oltre 120 persone e quelle poche, tra le invitatevi, le quali non fecero atto di presenza, furono pronte ad inviare la loro adesione.

La presidenza fu tenuta dal Sindaco di Torino, il quale accennò brevemente alle vicende della linea Torino-Chieri-Piovà-Casale richiamandone le prime domande di concessione al Governo fatte nel 1879, poi nel 1883 e quindi ultimamente secondo la legge dello scorso anno. Si tratterebbe ora di costrurre la linea a scartamento normale, e non più ridotto, per poterla allacciare colle linee astigiane e di sollecitare dal Governo il sussidio chilometrico che ha dichiarato di voler concedere a tutte quelle ferrovie la cui costruzione viene assunta dalla privata iniziativa. Questa domanda per la Torino-Chieri-Piovà-Casale ebbe l'approvazione del Consiglio provinciale e l'appoggio della Camera di commercio di Torino, quindi non manca più ad essa che d'entrare nella fase d'esecuzione, essendo anche il Governo benissimo disposto verso questa linea.

Diede notizie infine che il Municipio sarà lieto di porre a disposizione del Comitato per la ferrovia tutti i documenti necessari e fare tutte le agevolezze possibili pel compimento dell'opera che si sta per intraprendere.

Dopo breve scambio di idee tra taluno dei rappresentanti, si approvò ad unanimità che la nomina del Comitato promotore fosse devoluta al Sindaco di Torino.

Questi lo compose di tal modo: L'on. Enrico Bertana, deputato di Casale; avv. cav. Pietro Bertetti, presidente della Camera di commercio di Torino; l'ing. Giacinto Berruti; il comm. Raffaele Bombrini; l'on. Camillo Colombini, senatore; l'avv. comm. Daneo, deputato provinciale; il conte Ernesto di Sambuy, senatore; l'avv. Ernesto Galante; l'avv. Giordano di Chieri; l'ing. Adolfo Pellegrini; l'ing. Vincenzo Riccio, assessore; l'on. Tommaso Villa, deputato.

Proclamata la nomina del Comitato, l'assemblea si sciolse ed il Comitato stesso si riunì subito per concertare le prime disposizioni.

Esso si è immediatamente costituito, nominando a suo presidente il conte Ernesto di Sambuy, senatore del Regno; a vice-presidente l'ing. Enrico Bertana, deputato al Parlamento Nazionale, ed a segretario l'ing. Camillo Riccio, assessore municipale di Torino.

Primo suo atto fu di offrire la Presidenza onoraria al Sindaco di Torino che l'accettò con gentilissima sua lettera del 10 corrente; poscia incaricò una Giunta composta dei suoi membri ingegneri Berruti, Pellegrini e Riccio di raccogliere tutti i dati, studi e disegni relativi alla progettata linea, per riferirne nella prossima seduta del 5 febbraio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — Il 9 corrente, ebbe luogo una nuova conferenza fra la Commissione del Consiglio federale ed i delegati della ferrovia Nord-Est. L'amministrazione della Nord-Est aveva presentato al Consiglio federale delle contro-osservazioni al progetto di riscatto della ferrovia. Fu appunto nella conferenza del 9 che furono esaminate queste contro-osservazioni e che si stabilirono definitivamente le condizioni per un eventuale riscatto per parte della Confederazione. Ora spetta all'Assemblea generale degli azionisti della Nord-Est di pronunciarsi definitimente sull'accettazione o meno della convenzione.

Intanto annunciasi che il Consiglio Federale doveva occuparsi della questione del riscatto nella sua seduta di ieri, venerdì 13.

Ferrovie Austriache dello Stato. — Per dimostrare ancora una volta, se pur occorra, come e quanto lo Stato sia sempre ed ovunque il peggiore amministratore di ogni impresa economico-industriale — e specialmente, perciò, di una azienda ferroviaria — pubblichiamo il seguente riassunto sulle condizioni della Rete ferroviaria dello Stato Austriaco.

È un brano del discorso, pronunciato dal deputato signor Hausner nella discussione del bilancio del corrente anno: — « La situazione della Rete dello Stato è la peggiore che dire si possa. Se noi esaminiamo infatti le cifre dei primi mesi del 1887, apprendiamo che i proventi brutti di tale rete toccano a 79,400,000 lire e le corrispettive spese a L. 77,850,000. Di tal modo il prodotto netto della rete ferroviaria dello Stato è di sole L. 1,550,000, cioè il 2 0/0 circa dei proventi brutti; rapporto che ben ci dimostra come le spese delle ferrovie dello

Stato, nelle quali si comprendono una linea internazionale e parecchie linee principali, arrivano ad una cifra spaventevole. E tuttavia noi non abbiamo tenuto conto della somma di L. 7,200,000 che rimane ancora a pagarsi per saldo di vecchie contabilità.

Supponiamo che il prodotto netto, constatato in L. 1,550,000 sia ripartito tra i 4,669 chilometri di ferrovie dello Stato; a ciascuno di questi toccheranno L. 332 in media. Or bene la ferrovia Nord Imperatore Ferdinando, dopo la convenzione, che si voleva far credere come una spogliazione degli azionisti, ha dato un prodotto chilometrico netto di L. 42,980, ossia centotrenta volte di più che la Rete dello Stato Austriaco.

Ferrovie Francesi. — Il 1° luglio 1888 le Compagnie degli operai militari di strade ferrate (Ferrovieri) prenderanno possesso della linea da Chartres ad Orléans, della quale terranno il completo esercizio tecnico. Il solo servizio della piccola velocità, che importa specialmente la conoscenza di questioni commerciali, sarà fatto dagli impiegati civili delle ferrovie dello Stato.

— Il Consiglio generale della Alta Savoja è convocato in Sessione straordinaria per deliberare sul progetto di costruzione di una rete di tranvie a vapore sulle strade carreggiabili del dipartimento; tale rete avrebbe uno sviluppo complessivo di 213 chilometri.

Ferrovie Belghe. — La *Société Nationale des chemins de fer vicinaux* ha pubblicato il prospetto della sua rete in dicembre. Le linee definitivamente concesse alla Società misurano una lunghezza di 511 chilometri; di cui 318 sono in esercizio, gli altri 193 sono in corso di costruzione.

La Società ha inoltre fatta dimanda di concessione di altri 113 chilometri ed ha promosso gli studi e gli atti per la costruzione di un'ampia rete, per la quale fu già concessa la presa in considerazione di 493 chilometri.

Ferrovie strategiche Tedesche. — I lavori della linea Walzen-Immendingen, costrutta allo scopo di trasportare le truppe tedesche sul Reno (Baden) dalla Baviera e dal Würtemberg senza toccare il suolo svizzero — in caso di guerra colla Francia — sono proseguiti con grande attività. Il tracciato ha un interesse puramente militare e la sua costruzione trova non poche difficoltà. Tra Grimmelshofen e Zollhaus, cioè su un tratto di 7 chilometri, contansi ben 5 tunnel; che sono tutti attaccati alle due estremità senza uso di pozzi intermedî. Il terreno è un calcare giurassico che si decompone all'azione dell'aria; e perciò bisogna rivestire di muratura l'interno dei tunnel, al quale scopo traggonsi le pietre sino da Eberfingen distante 8 chilometri. Gli operai lavorano continuamente sinanco nei giorni festivi; nel lavoro notturno si danno il cambio per isquadre.

Ponte ferroviario sul Gange. — Telegrafasi da Calcutta al *Fremden-Blatt* che ha avuto luogo testè l'inaugurazione del nuovo ponte ferroviario « Dufferin » che congiunge le due sponde del Gange presso Benares. Per costruire questo ponte grandioso, che congiunge la rete delle ferrovie Andh e Roh; kund con quella delle ferrovie orientali delle Indie, s'impiegheranno 6 anni di lavori. Gli ingegneri dovettero superare grandi difficoltà perchè il Gange è largo in quel punto 3000 piedi, profondo 37 quando è in magra e 92 nel tempo delle pioggie. Questo ponte, che serve non soltanto per la ferrovia, ma anche per i carri e per i pedoni, ha 16 arcate, 7 delle quali di 356 piedi caduna, e 9 di 114 piedi cadauna. e però ha una lunghezza totale di 3518 piedi. Le spese di costruzione hanno ammontato a 6,076,207 rupie, quasi dodici milioni e mezzo di lire italiane.

Ferrovie Argentine. — L'Assemblea degli Azionisti della strada ferrata Centrale Argentina ha testè approvato il progetto per la costruzione di due nuovi tronchi per il raccordamento delle sue linee di Pergamino a Canadà de Gomez e di Canadà de Gomez a Las Yerbas presso la colonia di Galvez in provincia di Santa Fè. I due nuovi tronchi misurano 230 chilometri.

Ferrovie Indiane. — Il governo di Pounjab, nelle Indie Inglesi, ha deciso di far costrurre una ferrovia che colleghi la Reggenza di Patiala con Bathinda. Questa linea, a largo binario, sarà lunga 175 chilometri circa ed è valutata a 80,000 rupie per miglio.

Ferrovie Americane. — È stato presentato al Senato degli Stati Uniti il progetto per la costruzione di una ferrovia che colleghi direttamente il territorio dell'Unione colla penisola di Alaska o collo stretto di Bering.

Ferrovie Chinesi. — Riportiamo dal *Journal des Transports* il seguente brano di una sua corrispondenza da Port-Arthur in data 14 ottobre 1887: « La grossa questione delle strade ferrate in China sembra abbia fatto un passo che che è assai variamente apprezzato. Voi sapete, senza dubbio, che una ferrovia a binario ridotto è in corso di costruzione tra Taku e Tientsin per opera degli inglesi con capitali chinesi; tale linea misura 60 chilometri. Essa può forse essere l'incentivo a costrurre la ferrovia da Pechino al mare od a Sciangai, se come già successe altra volta, essa non sia distrutta appena compiuta. Sarebbe cosa temeraria, ad ogni modo, il voler pronunciare un giudizio sull'importanza di questo primo passo verso la soluzione definitiva della questione delle ferrovie in China.

Notizie Diverse

Impresa Industriale Italiana. — Con deliberazione del 27 dicembre u.s. il Consiglio d'Amministrazione dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche in Napoli ha accettate le dimissioni del Consigliere sig. de Girodon, ed ha nominato a sue veci Consigliere il sig. Comm. Ing. Francesco Nobile di Kossuth affidandogli la carica d'Amministratore Delegato; della quale il consigliere sig. Comm. Ing. A. Cottrau ha volontariamente chiesto di essere esonerato, pur restando membro del Consiglio d'Amministrazione.

La firma sociale è affidata al Comm. Ing. F. Kossuth.

I bacini nel porto di Genova. — La *Gazzetta Ufficiale* del 12 corr. pubblica due decreti del ministro dei Lavori pubblici di cui riportiamo i dispositivi.

Il primo reca:

« Art. 1. È prescelto il progetto presentato dalla ditta C. Zschokke et P. Terrier per la costruzione ed esercizio di due bacini da carenaggio nel porto di Genova, colle modificazioni suggerite dalla summentovata Commissione esaminatrice.

« Art. 2. È approvato il capitolato 18 giugno 1887 che dovrà servire di base alla stipulazione del contratto a trattativa privata col sig. ing. Corrado Zschokke per la costruzione ed esercizio di due bacini di carenaggio nel porto di Genova.

Il secondo dice:

« Art. 1. È accordato all'ing. Carlo Barbano di Genova e alla ditta Compartecipazione H. Hersent (officine di Savigliano) un premio di lire quindicimila per ciascuno, pagabile quest'ultimo al sig. comm. ing. Ottavio Moreno, Direttore gerente della Società Nazionale delle officine di Savigliano.

« Art. 2. Alla suddetta complessiva spesa di lire trentamila sarà provveduto coi fondi che si trovano stanziati nel capitolo 113, art. 8, del bilancio di questo Ministero pel corr. esercizio. »

Trasporto di un albergo per ferrovia — Il direttore della Compagnia della strada ferrata Brooklyn e Brighton Beach ha fatto contratto colla *Compagnie des wagons en fer*, di New-York, per la costruzione di 100 carri della portata di 30 tonnellate, destinata al trasporte dell'albergo Brighton a Coney Island. Questo albergo è posto ora sul mare.

Sarà costrutto un binario, a largo scartamento, su pilastri; i carri saranno posti sulle rotaie; l'albergo caricato sui carri. Tutti i carri saranno attaccati l'uno all'altro e tirati da locomotive sino a che l'albergo non sia stata trasportato a circa 200 metri dal mare. Occorreranno 2,500 metri di binario per il trasporto dell'albergo a distanza di 50 metri; questo misura 153 metri di lunghezza, 50 di larghezza e ha l'altezza di un terzo piano. Su di esso s'innalzano cinque piccole torri.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			7 Gennaio	Gennaio 14
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 784	783
»	»	Mediterranee	» 609	612
»	»	Sicule	» 532	535
»	»	Sarde (preferenza)	» 287	282
»	»	Palermo-Marsala-Trapani .	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 540	540
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena . . .	» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318
»	»	» 2ª emiss.	» 306	312
»	»	Centrale Toscana . . .	» 536	530
»	»	Meridionali	» 320,50	322
»	»	Sarde, serie *A*	» 291,50	317
»	»	» serie *B*	» 314	310
»	»	» 1879	» 310	319
»	»	Pontebba	» 477	475
»	»	Nord-Milano	» 265	263
»	»	Meridionali Austriache	» 294	294

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Ferrovia Torino–Cuneo–Saluzzo — Il 27 settembre u. scorso l'assemblea generale, regolarmente costituita, ha aderito, sulla proposta del Consiglio d'amministrazione, al riscatto delle Azioni ancora in circolazione. Come prezzo di riscatto verrà pagata la somma di L. 486.52 per ogni azione e L. 18 a titolo di dividendo pel 1886. Inoltre l'assemblea deliberò ancora di distribuire il dividendo pel 1 semestre 1887 come risulterà dai conti, gl'interessi del 5 0/0 pel 2 semestre 1887 sul prezzo di riscatto, ed i residui attivi sui fondi rimasti ed in corso di liquidazione.

Il riscatto s'intende avere avuto effetto col 1 luglio 1887.

Ferrovia Alessandria–Novi–Piacenza. — Numeri delle cento azioni state estratte a sorte il 26 dicembre 1887 e da rimborsarsi ai possessori delle medesime, mediante la presentazione dei rispettivi titoli all'atto del pagamento del dividendo

26	170	1697	1723	2375	2686	2701	2770
3106	3275	3367	3954	3980	4159	4673	7916
8074	8108	8276	9278	9495	9530	9701	10230
11172	11273	11630	11824	12171	12310	14465	14578
16092	16134	16301	16738	16940	16969	17070	17300
17321	18035	18052	18269	18409	23276	23322	24025
25057	25787	25923	27036	27078	27162	27196	27294
27532	27719	28085	28109	30472	30819	30861	31054
31270	31568	31608	31799	32591	33092	33306	33393
33432	33688	33960	4857	5954	6292	6717	7640
12500	12610	13157	14192	14205	19029	21428	22088
22355	22597	28825	28863	29874	30070	30143	34227
34452	34609	35296	35342.				

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia) (17 gennaio, ore 12 merid. definitivo). — Appalto per la costruzione e fornitura di tre barche a vapore. Importo L. 43725 Cauzione L. 4300. Deposito per spese L. 1200.

R. Prefettura della Provincia di Milano (17 gennaio, ore 11 ant. unico o definitivo). — Appalto dei lavori di urgenti riparazioni alla difesa in buzzoni lungo la sponda sinistra del fiume Po, detta del Botto e di Mirabello, in Comune di Senna Lodigiano. Importo L. 76,115. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 120 giorni.

Comune di Moriondo Torinese (18 gennaio, ore 9 ant. definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada obbligatoria di Bausone (metri 2518.75). Importo ridotto lire 34,322.50. Cauzione L. 3700.

Comune di Caserta (21 gennaio, ore 10,1.a asta). — Appalto per la manutenzione per sei anni della strada consortile da Capua al quadrivio di Annone. Importo annuo lire 10,900. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 11 febbraio, ore 12 merid.

Deputazione provinciale di Torino (22 gennaio, ore 10 ant. fatali). — Appalto delle opere di costruzione del 1.o tronco della strada provinciale della Valle del Lys. Importo ridotto L. 111,715.58. (Vedi n. 53 del *Monitore* 1887).

R. Prefettura di Cremona (25 gennaio, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la rimonta della difesa del Froldo Arginone in sinistra di Po nel Comune di Casalmaggiore (metri 558 70). Importo L. 77666. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in giorni 60.

Deputazione Provinciale di Palermo (26 gennaio. ore 2 pom. 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione di un secondo tronco del 1.o tratto di strada provinciale dai Leoni della Favorita a Terasini (metri 3024). Importo L. 103,296.35. Cauzione provvisoria L. 3500. Cauzione definitiva L. 9000. Deposito per spese L. 2000. Fatali 2 febbraio, ore 2 pom.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Modena (28 gennaio, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'apertura e sistemazione del Canale diversivo delle acque alte modenesi scorrenti in Burana, dalla sezione 259 sull'esistente Canaletto Bagnoli, fino a metri 120 inferiormente alla sezione 388, ossia all'imbocco della chiavica emissaria in cavamento presso Santa Bianca. Importo L. 683,500. Cauzione provvisoria L. 30000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 2 anni. Fatali a giorni 15.

Municipio di Pietraperzia (30 gennaio, ore 11 ant. 1.a asta). Appalto per l'eseguimento di tutte le opere e provviste nonchè la fornitura di tubi di ghisa occorrenti per condurre alla fonte canale le acque delle sorgenti di demanio comunale esistenti in contrada San Giovanni alla distanza di 2 chilometri da Pietraperzia. Importo L. 40,000. Cauzione provvisoria L. 2000 Cauzione definitiva L. 4000. Fatali 14 febbraio.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un ponte metallico al chilometro 398.718 sulla linea Taranto-Reggio, per conto delle Ferrovie del Mediterraneo.

Deputazione Provinciale di Brescia. — L'appalto per la costruzione di un ponte metallico sull'Oglio tra Paratico e Sarnico, fu aggiudicato ai signori Fratelli Invitti e C., Milano, per L. 74,038.20. — (V. n. 49 e 53 del *Monitore*).

R. Prefettura di Avellino. — L'appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria di Calitri al confine di Cairano, venne aggiudicato al signor Gallicchio Angelo, per L. 92,327.64. (V. n. 41 e 43 del *Monitore*).

Comune di Caserta. — L'appalto per la manutenzione del ponte sul Garigliano, fu aggiudicato al signor Carcone F., per L. 1700.

Provincia di Verona. — L'appalto per i lavori di rialzo di un tratto d'argine, venne aggiudicato al signor Lanza G., Rovigo, per L. 20,757.32.

Prefettura di Cremona. — L'appalto per la sistemazione dell'arginatura di Piadena ed Uniti lungo la sponda destra dell'Oglio, venne aggiudicato al signor Ing. Savaresi Andrea, Cremona, per la somma di L. 43,361.20.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

17ª Decade — Dall' 11 al 20 dicembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DEADE					
1887	119.299 74	2.230 96	18.595 27	120.556 47	2.232 65	242 915 09	606 00	433 85
1886	105 306 10	2.393 70	12 143 59	111.886 09	2.546 55	234 276 23	606 00	386 59
Differenze nel 1887	+ 13.993 41	— 162 71	+ 6 451 68	+ 8.670 38	— 313 90	+ 28.638 86	»	+ 47 26
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE					
1887	1.423 371 52	28.101 91	223.322 59	1.741.252 25	30.409 59	3.419 457 86	606 00	5.592 17
1886	1.948.123 21	39.163 28	203.065 51	1.914 735 08	38 052 27	4.113.140 35	606 00	6 836 87
Differenze nel 1887	— 524.751 69	— 11.061 37	+ 20.257 08	— 170.483 83	— 7.642 68	— 693 682 49	»	— 1.144 70
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	5 905 92	11 36	977 38	2.587 14	36 45	9 518 25	64 00	148 72
1886	3.595 60	37 90	105 95	172 44	47 25	3.959 14	31 00	127 71
Differenze nel 1887	+ 2.310 32	— 26 54	+ 871 43	+ 2.414 70	— 10 80	+ 5.559 11	+ 33 00	+ 21 01
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 DICEMBRE					
1887	59 218 21	906 47	7.012 35	18.980 01	640 89	86.757 93	64 00	1.355 59
1886	58.321 28	626 25	1.593 39	3.831 01	748 30	65.120 23	31 00	2.100 65
Differenza nel 1887	+ 896 93	+ 280 22	+ 5 418 96	+ 15.149 00	— 107 41	+ 21.637 70	+ 33 00	— 745 06

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano – Capitale Sociale L. 135 Milioni interamente versato

AVVISO

Obbligazioni della Ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria

La Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo che provvede per conto del Governo Italiano, tanto in Italia che all'Estero al servizio delle Obbligazioni emesse dalla Società Concessionaria della Ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria deve procedere per incarico del Governo medesimo ad un riscontro generale di tutte quelle che si trovano in circolazione allintento di regolarizzare nell'interesse di portatori, talune fra le dette Obbligazioni che constano essere state poste inavvertitamente in circolazione sprovviste della prescritta firma del Presidente della Società Concessionaria.

A tale uopo i Signori portatori sono invitati a depositare temporaneamente tutte le dette Obbligazioni da essi possedute, presso le Banche o Casse attualmente autorizzate al servizio degli interessi e dell'ammortamento, onde ne possa seguire la verifica, la convalidazione e la restituzione colle norme appresso indicate.

Le Obbligazioni potranno essere presentate entro il periodo dal 20 Gennaio 1888 al 30 Aprile successivo, dopo il qual giorno non saranno più ricevute all'atto della presentazione i portatori dovranno compilare e firmare apposito elenco in doppio esemplare sopra modulo da somministrarsi dalle Banche o Casse incaricate del ritiro le quali ne rilascieranno ricevuta interinale — tutte le Obbligazioni depositate dovranno essere contrassegnate colla stessa firma portata dall'Elenco da apporsi sulla Cedola pagabile al 1° Luglio 1838 e non altrimenti.

Nel più breve termine possibile ed ogni caso in tempo utile per la riscossione della Cedola 1° Luglio 1888, i Signori portatori potranno ritirare senza spese le rispettive Obbligazioni munite della formula di convalidazione da parte di una Commissione appositamente nominata dal Governo, pel tramite delle stesse Banche o Casse che avranno ricevuto il deposito mediante restituzione alle medesime delle ricevute interinali debitamente firmate in prova di ricevimento.

I Signori portatori, restano poi diffidati che dal 1° Luglio 1888 sarà sospeso il pagamento delle Cedole d'interessi, ed il rimborso degli eventuali ammortamenti per quelle Obbligazioni che non fossero state presentate in tempo utile per il riscontro di cui si tratta.

Milano, il 31 *Dicembre* 1887.

LA DIREZIONE GENERALE

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema **LEGRAND** e **CALDAIE** sistema **DE-NAEYER** e **C.**

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:
Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia** e **Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiaie.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI. Sabato, 21 Gennaio 1888 NUM. 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE CONCESSIONI FERROVIARIE

E LE SOVVENZIONI GOVERNATIVE

Il numero 5162 *bis* (Serie 3ª) della *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno* contiene il seguente decreto:

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTA' DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (Serie 3.a);

Visto l'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (Serie 2.a) stato modificato colla successiva legge 5 giugno 1881, n. 240 (Serie 3.a);

Vista la legge 29 giugno 1873, n. 1475 (Serie 2.a);

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato pei Lavori pubblici e per le Finanze, *interim* del Tesoro:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. Il decreto reale di concessione di Ferrovie pubbliche colle sovvenzioni e colle norme fissate dalle leggi 29 giugno 1873, n. 1473 (Serie 2.a), 29 luglio 1879, n. 5002 (Serie 2.a) e 5 giugno 1881, n. 240 (Serie 3.a) ed all'art. 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (Serie 3.a), e secondo le disposizioni della legge organica dei Lavori pubblici, 20 marzo 1865 (Allegato F), viene reso sopra proposta dei Ministri dei Lavori pubblici, e delle Finanze, *interim* del Tesoro, previo parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 2. Non sarà accordata veruna sovvenzione se non siano presentati regolari progetti, o non risulti che siano intervenute da parte di Enti morali o di privati che vi abbiano uno speciale interesse, legali offerte di qualunque forma che assicurino la costruzione e l'esercizio della ferrovia.

Art. 3. La sovvenzione sarà accordata alle ferrovie, non concorrenti alla rete principale ed a costruirsi od a sezione normale od a sezione ridotta, che congiungano ampi e popolati territori; centri cospicui per industria e per ricchezza di prodotti agricoli; bacini minerari; regioni ancora prive di ferrovie; capiluoghi di mandamento; capiluoghi di circondario; comuni di frontiera alle reti principali od ai porti del Regno.

Art. 4. Il sussidio chilometrico in favore delle ferrovie, delle quali si è riconosciuta la pubblica utilità, sarà accordato in somma più o meno elevata e per un numero di anni maggiore o minore fino a raggiungere i limiti stabiliti dall'art. 5 della legge 24 luglio 1887, tenuto conto specialmente di una o più delle seguenti condizioni:

a) dell'ammontare dei concorsi degli Enti interessati in relazione al costo della ferrovia, alle difficoltà e spese di esercizio, alla condizione economico-finanziaria degli Enti che hanno interesse alla concessione;

b) della quantità ed estensione del traffico che si presume possa essere portato sulla rete o linea principale;

c) del vantaggio che ne avranno i servizi pubblici, e specialmente la difesa nazionale, e dei proventi diretti od indiretti delle imposte;

d) della popolazione e superficie della zona servita dalla nuova ferrovia e della produzione agricola ed industriale della medesima.

Art. 5. I pareri del Consiglio superiore dei Lavori pubblici e del Consiglio di Stato, di cui all'art. 1 del presente R. decreto, saranno richiesti anche per la determinazione dell'ammontare del sussidio chilometrico e della durata di esso.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 dicembre 1887.

UMBERTO.

G. SARACCO.
A. MAGLIANI.

Visto, *Il Guardasigilli:* ZANARDELLI.

PRODOTTI FERROVIARII

Ottobre 1887.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di ottobre 1887, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1886.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di ottobre 1887 ascese a L. 22,878,438, mentre nell'ottobre 1886 fu di L. 21,604,343, quindi presenta un aumento di L. 1,274,095.

I suddetti totali sono così divisi:

	1887	1886
Viaggiatori	L. 9,100,744	L. 8,468,385
Bagagli	» 418,950	» 374,593
Merci a grande velocità .	» 2,498,895	» 1,529,440
» a piccola » .	» 10,595,593	» 11,139,127
Introiti diversi	» 264,256	» 92,798
Totale	L. 22,878,438	L. 21,604,343

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1887	1886
Rete Mediterranea . .	L. 11,023,641	L. 10,429,693
» Adriatica	» 10,237,647	» 9,460,741
» Sicula	» 604,997	» 741,649
Ferrovie dello Stato . .	» 106,000	» 105,542
» Sarde	» 139,575	» 122,412
» Diverse . . .	» 766,578	» 744,306
Totale	L. 22,878,438	L. 21,604,343

La differenza poi tra l'ottobre 1887 e l'ottobre 1886 va così ripartita:

Rete Mediterranea . .	+ 593,948	
» Adriatica . . .	+ 776,906	
» Sicula . . .		— 136,652
Ferrovie dello Stato . .	+ 458	
» Sarde . . .	+ 17,163	
» Diverse . . .	+ 22,272	
Totale	+ 1,274,095	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di ottobre in	L. 22,878,438
aggiungendo quelli dei mesi precedenti in .	» 61,078,473
il prodotto generale dal 1° luglio 1887 al 31 ottobre 1887 risulta di	L. 83,956,911
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 77,781,198
per cui si ha l'aumento di	» 6,175,713

Questo aumento generale va poi così ripartito:

Rete Mediterranea . .	+ 2,434,116	
» Adriatica . . .	+ 4,279,549	
» Sicula		— 737,640
Ferrovie dello Stato . .	+ 37,270	
» Sarde . . .	+ 56,974	
» Diverse . . .	+ 105,444	
Totale	+ 6,175,713	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1887 al 31 ottobre 1887 fu di chilometri 11,650, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 11,096.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole Reti dal 1° luglio 1887, al 31 ottobre 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di ottobre	Dal 1 luglio al 31 ottobre
Rete Mediterranea . .	2,397	8,964
» Adriatica . .	2,128	7,659
» Sicula . . .	900	3,112
Ferrovie dello Stato . .	757	2,746
» Sarde . .	339	1,372
» Diverse . .	714	2,943

Quindi la media è di L. 1,954 pel detto mese di ottobre e L. 7,206 per il periodo dal 1° luglio al 31 ottobre con un aumento, cioè, di L. 20 per il primo, e un aumento di L. 197 pel secondo, in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linee aperti all'esercizio nel mese di ottobre 1887 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell'apertura all'esercizio	Lungh. — Chilom
Rete Mediterranea	Cuneo-Rocca de' Baldi	Ottobre 8	20
Linea Novara-Seregno	Busto Arsizio-Saronno	» 5	14
Linea Ventoso-Reggio-Guastalla	Correggio-Carpi. .	» 15	11
		Totale	45
Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1.o luglio al 30 settembre 1887			113
		Totale generale	158

LE VETTURE FERROVIARIE

Nota sui vantaggi e sugli inconvenienti delle vetture a compartimenti separati e delle vetture a intercircolazione per i viaggiatori

Compilazione di H. GONDRY

Ing. Capo Direttore presso le Ferrovie dello Stato Belga.

I.

PREFAZIONE.

Due tipi, completamente diversi, di disposizione interna delle vetture per i viaggiatori sono tuttavia grave argomento a discussioni e ad esperimenti, nei quali concorrono amendue per ottenere il favore del pubblico e delle amministrazioni ferroviarie.

Nel primo tipo — quello delle vetture a compartimenti separati — alcuni tramezzi trasversali dividono l'interno della vettura in un certo numero di compartimenti, completamente separati gli uni dagli altri, ai quali danno diretto accesso le porte aperte nelle pareti longitudinali dellevetture.

Nel secondo tipo — quello delle vetture a intercircolazione — non vi hanno porte nelle pareti longitudinali ed invece dannovi accesso due soli terrazzini stabiliti alle due estremità delle vetture. Queste poi, essendo i terrazzini muniti di un ponte mobile, danno modo di passare da l'una all'altra.

Le vetture a intercircolazione possono dividersi in tre categorie:

1. *Vetture formanti un solo compartimento.* — Queste vetture non hanno altre porte che quella aperta in ciascuno dei due lati estremi, donde si ha accesso ai ter-

razzini, ed hanno i sedili disposti in modo da lasciare un passaggio longitudinale nel mezzo della vettura stessa.

2. *Vetture a corridoio centrale* — Queste vetture sono divise da intermezzi trasversali con porte nel mezzo, in modo da formare parecchi compartimenti conservando, tuttavia un corridoio centrale.

3. *Vetture a corridoio laterale* — In queste vetture gli intermezzi trasversali, formanti i diversi compartimenti, non protendonsi dall'uno all'altro lato della vettura, ma fanno capo ad un intermezzo longitudinale; di modo da formare un corridoio lungo uno dei lati della vettura e da stabilire la circolazione non da compartimento a compartimento, sì bene di fianco ad essi. Nel corridoio laterale, poi, apronsi le porte che danno adito ai diversi compartimenti.

Noi esamineremo successivamente i vantaggi e gli inconvenienti di ciascun sistema, tanto in rapporto alla comodità e sicurezza dei viaggiatori quanto in rapporto alla prontezza del servizio.

A vero dire, l'esame dei vantaggi e degli inconvenienti — se vogliasi che esso riesca completo e pratico — non si potrebbe fare che in considerazione di un traffico ben determinato.

Ed infatti — per mo' d'esempio — le condizioni da soddisfare mutano d'assai se si tratti di un traffico importante a brevi distanze, percorse da treni che si fermino a stazioni vicine fra loro, o se si tratti di traffico internazionale a grandi distanze percorse da treni diretti, a lunghe tratte senza fermate intermedie.

Nel primo caso la condizione essenziale da soddisfare, per il gran numero delle fermate, è la riduzione della durata di esse allo stretto *minimum*. E, per ciò ottenere, debbesi organizzare il servizio in modo che i viaggiatori non abbiano bisogno di chiedere alcuna informazione.

Usasi perciò dare nelle stazioni grande pubblicità agli avvisi e cartelli lungo i marciapiedi, sopra le vetture e sopra le locomotive. Le porte delle vetture sono costrutte in modo che i viaggiatori possano facilmente aprirle, tanto dall'interno che dall'esterno, e possano salire o scendere senza ricorrere all'intervento degli agenti della ferrovia.

Gli è così che il movimento di salita o di discesa dei viaggiatori compiesi in brevissimo spazio di tempo; ed inoltre, essendo breve il percorso, i viaggiatori prendono posto un po' a casaccio senza troppo preoccuparsene.

Al personale non tocca che sorvegliare le operazioni, chiudere qualche porta e dare il segnale della partenza.

Del resto un tale andamento del servizio si stabilisce naturalmente; perchè i viaggiatori di tali treni compiono frequentissimamente il medesimo percorso e ne conoscono perfettamente le stazioni, l'organizzazione del servizio, ecc. ecc.; in una parola, eglino non hanno bisogno di guida.

Nei grandi treni internazionali, invece, le fermate sono rare e di più lunga durata. Le macchine devono prendere acqua, o essere cambiate; le vetture, a direzione fissa, devono essere attaccate o staccate; numerosi bagagli devono essere caricati o scaricati.

I viaggiatori, dovendo starsi lunghe ore nel treno, cercanvi ogni possibile comodità; eglino vogliono il posto che meglio loro convenga, a riparo dalla polvere, dalle correnti d'aria, dal sole, dal fumo del tabacco o da vicini poco gradevoli, ecc. (1).

Soventi il viaggiatore non è pratico della linea ed ha tanto più bisogno di informazioni e schiarimenti, in quanto che tali treni hanno una organizzazione assai complicata perchè comprendono speciali vetture per differenti direzioni.

(1) Parecchi viaggiatori, poi, procurano di prender posto in modo di tenere la faccia rivolta verso la macchina, perchè soggetti a disturbi se le volgono la schiena.

Gli è appunto per questi treni che è necessario l'intervento del personale della ferrovia ed esso, per la durata delle fermate, ha ben tempo di prestarsi. Tale intervento ha per iscopo di facilitare le maggiori comodità al viaggiatore col procurargli un conveniente posto ed impedirgli che più tardi ne sia inutilmente rimosso, col favorirgli le necessarie informazioni circa le stazioni dotate di ristoratore, ecc., ecc.

A seconda dei due opposti casi citati, il materiale del treno deve rispondere a ben differenti condizioni.

In pratica, tuttavia, di rado avviene che le differenze sieno cotanto sostanziali; o, piuttosto, tra i due estremi casi, ai quali abbiamo testè accennato, s'interpongono generi svariatissimi di traffico. Inoltre bisogna ben considerare come non sia possibile avere su di una stessa linea tante qualità di vetture quante sono le specie del traffico.

La questione, adunque, deve essere esaminata in modo generale; senza perdere tuttavia di vista la considerazione che l'importanza relativa dei differenti vantaggi od inconvenienti, dei quali diremo per ciascun sistema di vetture, dipende dal genere di traffico a cui esse sono impiegate.

II.

Vetture a Compartimenti separati

Vantaggi.

1. Questa disposizione utilizza, il meglio possibile, la superficie della vettura e riduce al *minimum* il peso morto per ogni viaggiatore.

2. Il viaggiatore, che ha preso posto nel compartimento, non vi è incommodato che dalle persone che devono scenderne o salirvi. Durante le fermate nelle stazioni i viaggiatori, che devono prendere posto nel treno, possono, dall'esterno, guardare ai compartimenti meno occupati e perciò non aprono che la porta di quello in cui vogliono salire (2). Quando poi il treno è in marcia, anche tale disturbo cessa.

3. La salita e la discesa dei viaggiatori si fanno in modo rapidissimo, qualunque sia la lunghezza della vettura:

a) nelle vetture di 3ª classe vi ha una porta ogni dieci posti assegnati;

b) la distanza, a percorrersi dalla porta al posto che dovrà occupare il viaggiatore, non può essere maggiore della larghezza della vettura.

4. La salita e la discesa, in rapporto a possibili disgrazie, si compiono in buone condizioni; per il riparo delle banchine che, protendendosi su tutta la lunghezza della vettura e prolungandosi eziandio sino a non entrare nel campo d'azione dei ripulsori, tengono lontano dalle ruote e dalle rotaie (3) le persone che cadano.

5. Il controllo è facile; e, nel caso di controllo in una stazione, si possono financo chiudere a chiave le vetture — man mano che il controllo è fatto — e non più riaprirle che quando il treno si rimette in movimento.

Il viaggiatore non può cambiare compartimento che nelle stazioni e perciò sotto la sorveglianza del personale.

(2) Talune vetture dànno modo al viaggiatore di chiudervisi dentro: ed il personale, soltanto, può con ispeciale chiave aprire la porta dell'esterno. Ciò permette al viaggiatore di non essere disturbato inutilmente; ed è buona disposizione per i treni notturni.

(3) E di più, sulle linee inglesi — ove il marciapiede della Stazione è molto elevato sul suolo e arriva quasi al pavimento delle vetture — esiste una corsia continua che colma l'intervallo tra la vettura ed il marciapiede.

Dapprima la corsia non c'era che di contro alle porte; ma — per istanza del *Board of Trade* e perchè parecchie disgrazie dimostrarono necessaria tale modificazione — ora la corsia tiene tutta la lunghezza della vettura.

6. Si possono separare i viaggiatori non soltanto per classi ma ancora secondo speciali categorie, riservando p. es. compartimenti alle signore sole, ai fumatori e ai non fumatori, ai cacciatori armati di fucile ed accompagnati da cani, ecc., ecc.

7. Siccome il numero dei viaggiatori è assai piccolo in ogni compartimento, si può lasciare disporre a loro bell'agio delle persiane, tendine, scaldini, ecc., ed è raro il caso in cui il personale debba preoccuparsene.

Inconvenienti:

1. Il viaggiatore è chiuso in uno stretto compartimento, ed è condannato, fino ad un certo punto, all'immobilità là ove egli ha dovuto prendere posto durante il breve spazio di una fermata.

2. Nessun controllo può farsi durante la marcia del treno, eccetto che si costringano le guardie a percorrere le banchine esterne delle vetture; e ciò, mentre presenta qualche pericolo ai controllori, non offre loro che un lento modo di insufficiente controllo.

3. E, dacchè il controllo non può essere eseguito durante la marcia del treno, il viaggiatore è completamente abbandonato a sè stesso ed egli non può chiedere informazioni che nelle sole stazioni ove soventi gli fa difetto il tempo.

Nessuna sorveglianza, infine, può essere esercitata sui viaggiatori durante la marcia del treno.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Come è noto, pendevano trattative fra il Governo e le Società esercenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, allo scopo di stabilire il quantitativo di materiale rotabile da acquistarsi per completare la dotazione delle Reti stesse fino alla chiusura del prossimo esercizio (1888-89), e metterle così in grado di corrispondere alle esigenze del traffico tanto considerevolmente accresciuto. Tali trattative furono chiuse nella scorsa settimana, essendosi raggiunto il desiderato accordo.

Per quanto riguarda la Rete Mediterranea, il programma degli acquisti fu definitivamente concretato nel modo seguente: 146 locomotive, 500 carrozze, 175 bagagliai e 1400 carri, con una spesa presunta di 21 milioni. Ora siccome a quella Società, sui 30 milioni di obbligazioni già emesse in conto delle casse per gli aumenti patrimoniali, erano state assegnate L. 19,900,000, delle quali solo L. 7,500,000 circa sono ora disponibili, tenuto conto degli impegni anteriori la Società attende da un giorno all'altro l'autorizzazione di impegnare anche questo residuo, col quale si procederà tosto alla gara per 64 locomotive, 204 carrozze e 80 bagagliai. Pel resto il Ministero ha dichiarato che avviserà senza indugio a provvedere i mezzi finanziarî occorrenti.

><

Pei lavori, recentemente approvati, di ampliamento della stazione di smistamento a Novi S. Bovo, la Società delle Strade ferrate Mediterranee aveva indetto regolare gara d'appalto, quando giunse offerta dalla Società della Tramvia Novi-Ovada per l'assunzione a trattativa privata dei lavori stessi, i quali non erano che la continuazione di quelli già eseguiti tempo addietro dalla Tramvia stessa pel primo impianto della predetta stazione di smistamento.

L'offerta della prefata Società della Tramvia, tenuto conto specialmente delle condizioni favorelissime nelle quali si trova per rispetto ai lavori da eseguirsi, venne dal R. Ispettorato Generale ritenuta vantaggiosa, essendo pienamente attendibile il ribasso offerto sui prezzi di tariffa; cosicchè valendosi delle facoltà accordategli dalle leggi e dai regolamenti, il R. Ispettorato stesso ordinò l'annullamento della gara già indetta e l'aggiudicazione definitiva del lavoro a trattativa privata alla Società della Tramvia Novi-Ovada.

><

Sappiamo che con Decreto Ministeriale in data 16 corrente mese la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 1,200,000 per l'impianto delle nuove officine per la riparazione dei veicoli presso la stazione di Rivarolo Ligure sulla linea Alessandria-Genova.

><

In base ai risultati della gara tenutasi presso la Direzione Generale del Mediterraneo, il R. Ispettorato Generale ha approvato l'aggiudicazione definitiva alla Ditta Monzini Giuseppe di Savona col ribasso del 22.75 per cento del lavoro di completo armamento del porto di Savona importante approssimativamente la somma di L. 19,000.

><

Siamo informati che con decreto Ministeriale in data 13 corrente la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 285,000 per espropriо terreni occorrenti per la nuova stazione di Milano, porta Romana.

><

Riferendoci alla notizia data nel numero precedente circa alcune nuove costruzioni ferroviarie, aggiungiamo che il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie Meridionali ha approvata la convenzione, firmata il 18 corrente, col ministro dei Lavori pubblici, per la costruzione ed esercizio di 436 chilometro di nuove ferrovie, compresa la linea Lecco-Colico, mediante una sovvenzione media annua di L. 20,500 al chilometro, più un rimborso di 21 milioni in dieci annualità coll'interesse del 5 0[0 netto. La concessione delle nuove linee è accordata per il tempo che dura quella delle antiche Meridionali. Il Consiglio ha deciso di chiamare l'Assemblea generale il 20 febbraio prossimo per l'approvazione della Convenzione e per la deliberazione del conseguente aumento di 30 milioni del capitale sociale, mediante l'emissione di 60,000 nuove azioni.

><

Sappiamo che il Consiglio di Stato in sua recente adunanza ha manifestato l'avviso che, agli effetti della legge 18 dicembre 1879 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, sia d'approvare il progetto di massima, presentato al Ministero dei Lavori pubblici, dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo, per l'impianto di una stazione speciale per la scomposizione e ricomposizione dei treni in sussidio alle stazioni di Torino, assegnando il termine che risulterà

strettamente necessario per il compimento delle espropriazioni, e quello di 5 anni, giusta l'avviso del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, per ultimare i lavori considerati nel progetto siccome i più urgenti, i quali sono valutati dell'importo di L. 2,025,000.

><

L'Ufficio Divisionale delle strade ferrate del Mediterraneo, incaricato del completamento degli studî della linea da Cuneo a Ventimiglia si sta occupando attivamente della compilazione del progetto definitivo del tronco della linea medesima da Limone a Tenda, il quale comprende la grande galleria di Tenda. Questo progetto si ritiene che potrà essere presentato al Ministero dei Lavori pubblici entro il corrente mese.

Sul tronco in costruzione della predetta linea, da Robilante a Limone, i lavori durante il mese di dicembre si limitarono a quelli soli di galleria, per i quali, nel mese stesso, si ebbe il seguente avanzamento: *Scavo*, piccola sezione, m. 87.10; allargamento in calotta, m. 96.20; strozzo, m. 78; grande sezione, m. 95; cunetta, m. 86; *muratura*, calotta m. 128.50; piedritto destro m. 144.30; piedritto sinistro metri 144.30; cunetta m. 45.50.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Isernia a Campobasso ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto definitivo del terzo tronco della predetta ferrovia, comprendente la galleria di Castelpetroso ed i suoi accessi, della lunghezza di m. 3200 e dell'importo complessivo di L. 2,260,000.

In tutto il tronco si richiedono 4 opere minori e tre speciali; quest'ultime consistono in un ponte a travata metallica di m. 12.30 di apertura ed in due viadotti a cinque archi ciascuno di m. 10 di corda.

La lunghezza della galleria, che forma la parte principalissima dell'appalto, è di m. 1697. In profilo la pendenza massima in galleria è del 17 per mille, allo scoperto del 20 per mille; il raggio minimo delle curve è di m. 300.

><

I prodotti approssimativi della Rete Sicula per l'intero primo semestre finanziario 1887-88, e cioè dal 1° luglio al 31 dicembre 1887, hanno raggiunto la somma di L. 3,709,801.94. Nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente erano saliti a L. 4,390,679.19; donde una differenza di minore introito, per il primo semestre dell'esercizio finanziario 1887 in confronto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente, di L. 680,877.19. Questo risultato debbesi imputare alle condizioni della pubblica salute in Sicilia ed al conseguente lungo periodo quarantenario, paralizzatore di ogni commercio e traffico.

Quanto alla Rete Complementare i prodotti approssimativi nel medesimo periodo amministrativo del 1887-88 si sommano in L. 94,340.90, con un aumento di L. 25,465.14 sul corrispondente periodo del 1886-87.

><

A parziale esaurimento del mandato affidatole, la Commissione per la valutazione e consegna degli approvvigionamenti alla Rete Mediterranea, ha rimesso al Ministero dei Lavori pubblici gli elaborati relativi alla valutazione e consegna dei materiali metallici di armamento assegnati alla Rete medesima.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottomesso alla approvazione governativa la proposta d'acquisto di macchine per il riparto calderai nelle Officine dei Granili. La spesa preventivata per la provvista delle macchine di cui trattasi, ascende a L. 122,000.

Fra le provviste sono compresi: n. 2 torni da ruote; n. 1 tornio doppio da cerchioni; n. 2 torni per assi sciolti; n. 1 limatrice doppia; n. 1 macchina per fare incastri; n. 2 trapani a muro; n. 1 grue da pesi della portata di tre tonnellate; n. 1 torchio idraulico per montare ruote sugli assi; n. 1 apparecchio a gaz per riscaldare cerchioni; n. 1 maglietta ad aria per cerchietti di sicurezza; n. 2 grues piccole; n. 1 carrello pel servizio del parco ruote; n. 3 piccole piattaforme; n. 5 banchi da aggiustatore con morse.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali avendo constatato come frequenti ed importanti siano i rapporti di commercio che legano fra loro i due Comuni di Cassano d'Adda e di Melzo ha fatto proposta al R. Ispettorato generale delle ferrovie per la istituzione in via di esperimento di biglietti normali di andata e ritorno delle tre classi fra le due stazioni di Cassano d'Adda e di Melzo.

><

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con le Direzioni generali delle Società concessionarie esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, ha concretato uno schema di istruzione generale allo scopo di disciplinare il servizio delle obbligazioni ferroviarie in relazione al regolamento approvato col R. Decreto 16 aprile 1886, specialmente in quanto si riferisce alle operazioni di tramutamento, traslazione, cambio, sequestro, opposizione e pignoramento. Il predetto schema d'istruzioni è ora in esame presso il R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

><

In un precedente numero del *Monitore* abbiamo annunziato la presentazione fatta dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo al Ministero dei Lavori pubblici del progetto del tronco da Porto Santa Venere a Briatico, della linea littoranea Eboli-Reggio. Diamo ora le seguenti informazioni sul progetto medesimo:

Il tronco predetto di ferrovia misura la lunghezza di m. 8,629.71 e l'importo dei relativi lavori è valutato in L. 3,502,000 compresi gli imprevisti e le spese generali di amministrazione e sorveglianza. La lunghezza del tronco è divisa in m. 1,815.74 di tratti in curva con raggio minimo di m. 400, ed in metri 6,813.97 di tratti in rettilineo; la pendenza massima che si riscontra nell'altimetria è quella del 12.50 per mille. Le opere d'arte da costruire lungo il tronco sono 39 delle quali 36 minori e 3 speciali. Le 36 minori hanno luce varia fra m. 0,80 e m. 4.00, e di esse 31 sono in muratura e 5 a travata metallica. Le tre speciali sono le seguenti: ponte retto sul torrente Trimiti, in una luce di m. 16; ponte obliquo sul torrente Spartaco, di metri 16,10 di apertura; e ponte obliquo sul torrente Nuvria, di m. 15.60. Lungo il tronco

si incontra una sola galleria, quella che dovrà passare sotto l'abitato di Briatico, e che misura m. 731.50 di lunghezza. Le opere di difesa hanno una importanza limitata. La sola stazione situata nel tronco è quella di Ponte Santa Venere con fabbricato viaggiatori, cessi, magazzino merci ed annesso piano caricatore. Per l'alloggio del personale di sorveglianza sono proposte 10 case di guardia, delle quali 7 doppie e 3 semplici. I passaggi a livello sono 3 L'armamento dovrà essere conforme a quello prescritto per il primo tipo delle ferrovie complementari, e cioè formato con rotaie di m. 9 di lunghezza e del peso di 36 Kg. per metro lineare, collocate a posto su 11 traversine e collegate fra loro a giunto sospeso.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato generale la proposta per prorogare di un altro anno la concessione, testè scaduta, alla Società dei cementi e calci di Bergamo, concernente i trasporti di residui combustibili di carbone fossile, in partenza da Venezia e da Udine, e diretti a Vittorio pel transito di Conegliano.

><

Eguale proposta di proroga per la durata di un anno la predetta Società ha fatto per la concessione alla Ditta Melli di Ferrara di prezzo speciale per il trasporto di segatura di legno da Pontebba a Roma.

><

Anche la Società delle ferrovie del Mediterraneo ha chiesto di essere autorizzata a prorogare in via di esperimento per un altr'anno la concessione fatta a favore delle Ditte Candiani e Biffi pei trasporti di solfato d'allumina provenienti da Milano, od in transito Milano-Librera, e diretti a Roma ed oltre verso Napoli.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha dato la sua approvazione alla concessione alla Ditta Cini per trasporto, con prezzo di favore, di pietrisco, sul tronco Venezia (Santa Lucia)-Venezia (Marittima).

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni, su affari riguardanti le strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato il progetto presentato dalla Società esercente le strade ferrate dell'Adriatico, per l'appalto a trattativa privata di cancelli in ferro a reticolato con colonne di ghisa, e di sbarre girevoli in ferro a doppio T, occorrenti per i passaggi a livello dei tronchi da Oggiono a Camerlata, nella linea Lecco-Como;

2. Che si possa approvare il progetto presentato dalla predetta Società per l'appalto dei lavori di piantagione delle siepi e di seminagione delle scarpate lungo i tronchi 2 e 3° della suindicata linea, con una spesa totale di L. 30,500, delle quali a base di asta L. 28,000 e per imprevisti L. 2,500;

3. Che in attesa del progetto completo possa essere approvato, agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, accordando il termine di 30 mesi, il piano di massima preparato dalla Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, per il riordinamento e l'ampliamento della stazione di Piazza Brignole in Genova, e per la costruzione di un nuovo scalo merci a piccola velocità, oltre il Bisagno;

4. Che si possa approvare la proposta di transazione con l'Impresa M. Visconti appaltatrice del tronco da Orte a Casale Corte Cerro, della ferrovia Gozzano-Domodossola, onde troncare una lite vertente sui maggiori e straordinari compensi reclamati dall'impresa stessa per lavori eccedenti i 6|5 del suo appalto;

5. Che non sia il caso di applicare la clausola relativa alle penalità stabilite nel contratto con l'Impresa Maggi, per la ritardata esecuzione dei lavori lungo il tronco da Moretta a Cavallermaggiore;

6. Che si possa approvare il progetto esecutivo per la costruzione dei fabbricati delle stazioni e della fermata provvisoria di Santo Stefano, lungo i tronchi da Fornola a Filattiera, della ferrovia Parma-Spezia; e del rialzamento della strada fra le sezioni 130 e 185 del tronco Ghiareto-Caprigliola; e che si possano ammettere gli atti di sottomissione rilasciati per l'esecuzione delle dette opere dai costruttori dei varî tronchi;

7. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali per la costruzione di una stazione al Km. 130,570 della linea Orte-Foligno-Falconara, pei cui lavori è preventivata la spesa di L. 131,100;

8. Che possa essere approvato il progetto presentato dalla Direzione tecnica governativa della ferrovia Mantova-Legnago-Monselice per la fondazione di una piattaforma da m. 8.50 nella stazione di Legnago, nonchè la proposta di appalto dei lavori relativi, unitamente alla fornitura di uno scambio triplo.

><

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio ha in questi giorni firmato il decreto col quale è autorizzata un' aggiunta all'articolo 78 delle vigenti tariffe e condizioni dei trasporti per equiparare ai feretri i trasporti di ceneri mortuarie e di parti di cadaveri, eseguiti in carri separati, in seguito ad espressa domanda dei mittenti, il tutto in conformità alla proposta all' uopo presentata dalla Società delle strade ferrate Meridionali di accordo con quelle delle ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con quelle delle ferrovie dell' Adriatico e della Sicilia ha presentato al R. Ispettorato generale la proposta per l'aggiunta nella nomenclatura delle vigenti tariffe della voce « *Silice o terra Silicea* » con la indicazione della classe 8 della tariffa generale e della serie G. della tariffa speciale n. 120, per le ferrovie del Mediterraneo e dell' Adriatico; e della classe 8 della tariffa generale e della serie C. della tariffa speciale n. 8 per le ferrovie della Sicilia.

><

In questa settimana la Società del Mediterraneo ha fatto luogo all' apertura delle seguenti gare per appalto lavori:

Rialzo delle livellette al ponte Valanidi 1° fra le stazioni di Pellaro e S. Gregorio sulla linea Taranto-Reggio. L'importo approssimativo dei lavori è di L. 54,000; le schede d'offerta dovranno essere presentate avanti le ore 10 ant. del 28 corrente.

Posa dell'impalcatura metallica al ponte suddetto. Importo L. 33,000 circa. Il termine per la presentazione delle offerte scade alle 10 ant. del 28 andante.

Fornitura massi da scogliera da estrarsi dalla cava Stalletti sulla linea Taranto Reggio. Importo approssimativo L. 40,000. Le offerte verranno dissuggellate alle ore 10 ant. del 1° febbraio p. v.

Impianto di binarî di servizio e carrello trasbordatore per la sistemazione dei marciapiedi nella stazione di Metaponto. L'importo dei lavori è di lire 18,000 e il dissuggellamento delle offerte avrà luogo alle ore 10 ant. del 4 febbraio p. v.

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità in stazione di Nervi. Importo L. 40,000 circa. La presentazione delle offerte dovrà essere fatta per le ore 10 ant. del 4 p. v. febbraio.

Ampliamento del servizio stesso in stazione di Angri. Importo L. 12,000. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 9 febbraio p. v.

In data d'oggi (21) la Società del Mediterraneo ha pure aperta la gara per l'esecuzione dei lavori relativi all'impianto delle nuove officine di riparazione dei veicoli presso la stazione di Rivarolo Ligure. L'importo dei lavori appaltati è di circa L.978,000 e le schede d'offerta dovranno essere presentate alla Direzione Generale della Società suddetta avanti le ore 10 ant. del 9 febbraio p. v.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo dal Regio Ispettorato Governativo:

L. 225,746.29 per rifacimento di Km. 16 di binario e 12 deviatoi, rinnovamento e completamento massicciata su di un tratto di m. 8,216 lungo il tronco Torre Annunziata Centrale-Portici;

L. 21,528 per impianto d'una condotta d'acqua nella stazione di S. Giuseppe;

L. 18,686 per ampliamento e sistemazione del servizio merci a piccola velocità in stazione d'Angri, sulla linea Napoli-Eboli;

><

Nell'adunanza del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutasi ieri, 20, vennero fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Col Ministero dei Lavori pubblici per fornitura di quattro carrozze di prima classe ed altre quattro di seconda, tutte a tre assi con quattro compartimenti per viaggiatori, una ritirata ad una balconata aperta, con freno a mano e loggetta e con freno continuo ad aria compressa sistema Westinghouse automatico, munite di tutti gli apparecchi per l'illuminazione a gaz sistema Pintsch;

2. Colla Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech di Savona per fornitura di Kg. 1,100,000 di stecche in acciaio per armamento;

3. Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri per fornitura di Kg. 1,382,000 di piastre in ferro per armamento;

4. Colla Ditta Marino Andrea e C. di Napoli per appalto lavori di alzamento del ponte sul torrente Torbido fra la fermata di Santa Caterina e la stazione di Archi Reggio, sulla linea Reggio-Villa S. Giovanni.

5. Colla Ditta Longhi Carlo di Alessandria per fornitura di tre grue da pesi fisse della portata di 6 tonnellate;

6. Colla Ditta Charles Turner e Son di Milano per fornitura di Kg. 3,200 di vernici diverse;

7. Colla Ditta Ratto Girolamo fu Giovanni di Pra per fornitura di Kg. 2,064,000 di piastre di ferro per armamento;

8. Colla Ditta stessa per fornitura di Kg. 1,162,000 di stecche in acciaio per armamento;

9. Colla Ditta Gagliardi Andrea di Sacconago per fornitura di Kg. 60,000 di cotone in filetto;

10. Colla Ditta Bianchi Candida di Como per fornitura di Kg. 100,000 di cotone in filetti;

11. Colla Ditta Macchi, Izar e C. di Milano per fornitura di Kg. 444,000 di arpioni in ferro per armamento;

12. Colla Ditta Filippo Tassara e figlio di Voltri per fornitura di Kg. 302,000 di arpioni in ferro per armamento;

13. Colla Società Anonima Stabilimento Metallurgico di Piombino per fornitura di Kg. 392,500 di stecche in acciaio per armamento;

14. Colla Società stessa per fornitura di Kg. 306,000 di arpioni in ferro per armamento;

15. Colla Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente per fornitura di Kg. 152,000 di arpioni in ferro per armamento mod. N. 2 e Kg. 84,000 pure di arpioni in ferro mod. N. 1;

16. Colla Ditta Pozzi Giuseppe di Milano per fornitura di N. 200,000 arpioni in ferro per l'armamento Vignole.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. Il preventivo della spesa di L. 11,900 per la costruzione di un manufatto in muratura della luce di m. 5, al chilom. 72,872, fra le stazioni di Loano e Borghetto Santo Spirito;

2. Il progetto per lavori d'ampliamento della stazione di Pavia con preventivo di spesa di L. 1,065,000 (V. *Monitore* 14 gennaio);

3. Preventivo di L. 3,700 occorrenti per l'impianto di una gru idraulica e relativa condotta in ghisa nella stazione di Cancello, lungo la linea da Roma a Napoli;

4. Progetto riguardante l'impianto di un binario tronco pel piazzale di deposito delle locomotive nella stazione di Roma-Termini, spesa occorrente L. 1760:

5. Progetto e preventivo della spesa occorrente per prolungare la fognatura di alimentazione del rifornitore nella stazione di Potenza, spesa L. 1500;

6. Proposta per la sostituzione, con cambiamento di tipo, dell'attuale piattaforma per locomotive nella stazione centrale di Pisa, e per l'impianto di una nuova piattaforma di m. 7, spesa occorrente L. 18,200;

7. Due conti preventivi della spesa rispettiva di lire 25,000 e di L. 18,600 per la posa in opera di un' undicesima traversina per ogni campata di binario, e per l'applicazione di piastre di fondo ad ogni traversa sui tronchi da Airasca a Moretta e da Moretta a Saluzzo;

8. Preventivo di L. 5600 occorrenti per l'impianto di fermacarri alla estremità dei binari tronchi in alcune stazioni della linea Taranto Reggio;

9. Preventivo di L. 3800 per riparazioni ai fabbricati viaggiatori ed ai caselli, lungo la linea San Giuseppe-Acqui, danneggiati dal terremoto del febbraio dello scorso anno 1887.

10. Preventivo di L. 3200 per provvedere al riordinamento delle cancellate di chiusura nelle stazioni di Camogli, Santa Margherita Ligure e Rapallo;

11. Progetto particolareggiato per la costruzione di magazzini per l'economato in stazione di Torino Porta Nuova, spesa occorrente L. 505,000;

12. Preventivo di L. 1100 per lavori di chiusura del piazzale della stazione di Torrita, nella linea Empoli-Chiusi;

13. Progetto per la sistemazione di un fosso presso la stazione di San Donnino, nella linea Firenze-Empoli-Pisa; spesa occorrente L. 6830;

14. Preventivo della spesa di L. 40,200 pel rifacimento in acciaio di m. 4932 di binario mod. 2 in ferro, lungo il tronco da Bra a Cavallermaggiore;

15. Preventivo della spesa di L. 13,300 occorrente per l'impianto di due bilancie a ponte bilico, della portata di 30 tonnellate, del sistema Bianco Opessi, per lo scalo della P. V. in stazione di Roma-Termini;

16. Proposta per l'applicazione del freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse, a n. 14 carrozze B. U. F. di 2.a classe, ridotte in parte per il servizio postale, ed a n. 16 carrozze, già di 3.a classe, e trasformate per il trasporto dei pacchi postali. Il preventivo della spesa all'uopo occorrente ascende a L. 34,000.

— La detta Società ha pure sottomesso all' approvazione governativa il preventivo della spesa di L. 1,610,000 occorrente per eseguire il raddoppiamento di binario sulla linea Roma-Pisa, nel tratto compreso fra le stazioni di Palo e di Civitavecchia.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all' approvazione del regio Ispettorato generale:

1. La proposta per l' impianto di una nuova stazione a Sesto Fiorentino, in sostituzione di quella attualmente esistente. La spesa all' uopo occorrente ascende a L. 276,073 escluso il valore del materiale metallico d' armamento;

2. La proposta per la sistemazione del servizio merci e dei binari di corsa nella stazione di Forlimpopoli, lungo la linea Bologna-Otranto, spesa occorrente L. 5216;

3. Proposta per costruire n. 17 forni da pane presso le case cantoniere e le stazioni dei tronchi Vasto-Cerignola e Foggia-Candela, spesa occorrente L. 7880;

4. Progetto per l' impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Ponte San Marco, nella linea da Milano a Peschiera, con una perizia di spesa di L. 24,580;

5. Proposta per costruire n. 44 garette presso i passaggi a livello del tronco Vasto-Foggia-Cerignola, della linea Bologna-Otranto, spesa all' uopo preventivata L. 8360;

6. Proposta per costruire una casa cantoniera ed una garetta in muratura nella trincea Vignani, linea Bologna-Pistoia, spesa occorrente L 9750;

7. Proposta modificata per l' impianto di un parco vagoni in stazione di Mestre, con preventivo di spesa di L. 127,445 escluso il valore del materiale metallico.

8. Costruzione di una cancellata in ferro a chiusura del piazzale esterno e della strada d'accesso alla stazione di Foggia, spesa L. 19,619.57.

Ferrovie Sicule. — La Società delle strade ferrate della Sicilia ha sottoposto all' approvazione del R. Ispettorato Generale:

1. Progetto per l' inghiaiamento della strada di Montedoro deviata in seguito alla esecuzione della variante di allacciamento della linea delle Caldare a Licata. Spesa L. 2345.

2. Proposta di maggiori opere occorrenti nelle fondazioni della galleria artificiale al km. 110,752 della linea Palermo-Porto Empedocle. Spesa occorrente L. 4620.

3. Proposta per la costruzione di una casa cantoniera doppia con forno e cisterna al chilometro 132,157 della linea da Bicocca a Licata. Spesa prevista L. 15,510.

4. Progetto di consolidamento di un tratto della trincea all' imbocco Nord della galleria Caos, lungo la linea Palermo-Porto Empedocle. Spesa L. 10,409.

— Il Comitato Superiore delle strade ferrate ha approvato la proposta presentata dalla Società della Rete Sicula per il rifacimento in acciaio di metri 37,505 di binario, ancora armati in ferro, sulle linee Messina-Catania-Siracusa; Bicocca Caltanissetta Canicatti-Caldare; Palermo-Porto Empedocle.

Ferrovia Messina-Cerda — Il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nell'adunanza 14 corrente ha discusso ed approvato i progetti ed il capitolato per l'appalto degli ultimi tronchi di tale ferrovia. Essi sono nove, per la lunghezza complessiva di metri 136,121.08, cioè: 1. San Filippo-Barcellona m. 15,526; 2. Barcellona-Patti m. 24,697.85; 3. Patti-Brolo m. 15,096.87; 4. Brolo-Zappulla m. 12,911.57; 5. Zappulla-Acquedolci m. 13,071.68; 6. Acquedolci-Caronia m. 16,572.72; 7. Caronia-Tusa m. 15,109.05; 8. Tusa Castelbuono m. 14,055.53; 9. Castelbuono-Cefalù m. 8,479.81.

L'appalto è a corpo ed a licitazione privata. A questa potranno concorrere soltanto quegli intrapprenditori o le Società che il Ministro dei Lavori pubblici crederà opportuno di ammettere. Essi dovranno fare il prezzo della costruzione *à forfait* basandosi sui progetti, messi a loro disposizione, pei quali non si contengono elenchi di prezzi nel capitolato d' appalto.

La costruzione di tutti i nove tronchi dovrà essere compiuta in sei anni, coll'obbligo della manutenzione per un anno.

La liquidazione dei lavori durante la costruzione verrà eseguita di sei in sei mesi, accreditandosi l'Impresa delle somme dovutele, mercè certificati provvisori fruttanti l'interesse del 5 0|0. Dopo il collaudo, ossia alla fine del settimo anno, i certificati provvisori saranno convertiti in certificati definitivi producenti egualmente l'interesse del 5 0|0 ed ammortizzabili in 30 anni.

Ferrovia Ceva Ormea. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 13 corr. pubblica il seguente avviso:

« L'incanto fissato pel 26 corrente mese presso il R. Ispettorato delle strade ferrate e presso la R. Prefettura di Cuneo, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra le progressive 19,609.55 e 27,362.92 dall'asse della stazione di Ceva, e quindi della lunghezza di metri 7,753.37 circa, escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e dei macchinismi fissi e la fornitura delle travate metalliche pei ponti, per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 1,313,000; giusta l'avviso d'asta, n. 1 in data 4 gennaio corrente, del Ministero dei Lavori pubblici, R. Ispettorato generale delle strade ferrate, è per ora sospeso. »

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'esercizio sulla ferrovia del Gottardo (266 chilometri) durante il mese di dicembre u. s. ha dato i seguenti risultati: Persone trasportate 60,300 (1886, dicembre: 58,633), introito fr. 183,500 (fr. 181,885.98); bagagli e cadaveri tonn. 210 (tonn. 212), introito fr. 18,300 (franchi 18,436.45); animali, capi 1695 (capi 2261), introito fr. 8,200 (fr. 11,629.76); mercanzia tonn. 78,100 (tonn. 47,489), introito fr. 865,000 (fr. 560,029). — Introito complessivo fr. 1,075.000 (fr. 771,991.19), ossia fr. 4,041.35 (fr. 2,902.22) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio e gli interessi del prestito e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di dicembre di franchi 500,000 (1886, dicembre; fr. 397,565.34), ossia fr. 1,879.69 (franchi 1,494.60) in media per chilometro, il maggior introito nelle spese d'esercizio fu di fr. 575,000 (fr. 374,425.85).

Durante l'intiero passato anno il movimento sulle linee del Gottardo ha dato i seguenti risultati: Passeggieri trasportati 1.038,764 (1886: 993,980). introito fr. 3,681,752.17, (franchi 3,426,414 41); bagagli e cadaveri tonn. 4343 (tonn. 4112), introito fr. 402,540.01 (fr. 396,440.32); animali capi 36,114 (capi 39,229), introito fr. 136,117.32 (fr. 146,039.21); mercanzia tonn. 674,800 (tonn. 521,225), introito fr. 7,178,496.75 (franchi 5,852,581.18). Introito complessivo fr. 11,398,906.25 (franchi 9,821,475.15), ossia fr. 42,853.01 (fr. 36,922.83) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, come sopra, essendo state nel 1887 di fr. 4,847,036.95 (1886: fr. 4,644,222.21) ossia fr. 18,234.42 (fr. 17,459.47) in media per chilometro, il maggior introito complessivo sulle spese d'esercizio fu di fr. 6,551,869.30 (fr. 5,177,252.94) ossia fr. 1,374,616.36 in più nel 1887.

Si noti però che i risultati degli ultimi tre mesi dell'anno 1887 non sono che approssimativi.

Ferrovie Svizzere — Del riscatto della ferrovia Nord-Est si occupò il Consiglio Federale nella adunanza del 13, come abbiamo preannunciato nel n. 2 del *Monitore*, e nella successiva tenuta il 27 corrente.

Ecco intanto, secondo la *Nuova Gazzetta di Zurigo*, quanto si trattò e si convenne nella prima adunanza. Il Consiglio Federale, nella sua seduta di venerdì scorso, ha discusso soltanto la quistione generale del riscatto delle strade ferrate svizzere. È prevalso l'avviso che questo riscatto non può effettuarsi che in via amichevole colle ferrovie e non coll'applicazione dei dispositivi concessionali od al mezzo dell'espropriazione. Il Consiglio Federale ha pregato la sua Commissione di presentargli una sua proposta sul complesso della quistione e sull'attitudine da prendersi verso lo Spluga ed il Sempione. Le condizioni per il riscatto della Nord Est non sono ancora state toccate. Venne ammesso che, una volta riscattata la Nord Est, non sorgerebbe alcuna difficoltà per il riscatto della ferrovia Giura-Berna-Lucerna. Venne stabilita la massima che la Confederazione, come proprietaria di ferrovie, non le eserciterebbe in modo fiscale, ma che tutti gli utili anderebbero a profitto della diminuzione delle tasse e delle costruzioni di altre linee. L'amministrazione della ferrovia sarebbe gerita separatamente dal resto della sostanza della Confederazione.

Quantunque poi non venne trattata specialmente la quistione del riscatto della Nord-Est, il Consiglio Federale si espresse unanime del parere che ora quella rete potrebbe essere comperata con vantaggio. Per quanto riflette le linee del moratorio, il Consiglio Federale dichiarò positivamente che, in caso di riscatto della Nord-Est, dette linee del moratorio dovranno essere costrutte dalla Confederazione, ad eccezione della linea Thalweil-Zugo.

Ferrovia Metropolitana di Parigi. — Riportiamo dal *Journal des Transports*: « Crediamo sapere che dopo la cattiva accoglienza fatta dalla popolazione parigina al barocco progetto della metropolitana sotterranea, elucubrato dalla Direzione delle strade ferrate presso il Ministero dei Lavori Pubblici, il Sindacato delle Compagnie sarebbesi deciso a prendera la iniziativa del raccordo delle stazioni metropolitane. Si raccorderebbero anzitutto in viadotto, le stazioni di Lione e di Orléans e si costrurrebbe una stazione centrale, comune alle due linee, sulla piazza della Repubblica. Sarebbe poi facile cosa il collegare questa nuova stazione con quella del Nord, donde con quella dell'Est e, di là, finalmente con quella dell'Ovest. Questo progetto — a cui, per nostra parte, auguriamo pronta attuazione — dovrebbe essere completato, secondo le nostre informazioni, da un servizio di treni circolari, senza trasbordo, lungo la rete della *Petite-Ceinture.* »

Ferrovie Algerine. — Nel corrente gennaio sarà aperta al pubblico la linea da Mostaganem a Relizane, dando per tal modo comunicazione dalla prima città ad Algeri ad Orano. La nuova linea, opportunissima allo sfogo delle merci che provengono dall'interno, potrà essere percorsa in tre ore e mezza circa.

Verso la metà del corrente anno sarà poi compiuto il prolungamento da Mostaganem a Tiaret.

Ferrovie Tunisine. — Secondo il *Journal des Transports* il ministro dei Lavori pubblici di Francia sta esaminando parecchi progetti, compilati dalla Compagnia Bona-Guelma, per la costruzione di linee ferroviarie in taluna regione della Tunisia dove la colonizzazione francese, sotto l'impulso del signor Cambon e del suo successore signor Massicault, successivamente residenti generali della Repubblica Francese, ha fatto da qualche tempo rapidi progressi.

Ferrovie dell'Africa Meridionale. — La strada ferrata della Baja di Delagoa e dell'Africa Orientale va dal porto di Lourenco Marques, nella baja di Delagoa, ai piedi delle montagne di Limbobe formanti appunto l'estremo confine occidentale dei possessi portoghesi nel Sud-Est Africano e nel Transwaal.

La lunghezza totale di questa strada ferrata è di chilometri 91, ed il suo binario misura tre piedi e sei pollici, ossia lo scartamento adottato in tutte le altre linee dell'Africa Meridionale.

E questa la prima sezione della grande linea che dalla baja di Delagoa farà capo a Pretoria, capitale del Transvaal, posta a breve distanza da Iohannesberg che è centro delle miniere d'oro recentemente scoperte.

La seconda sezione che toccherà sino a Nielspruit sul fiume Comati, cioè a circa 120 chilometri dalla baja di Delagoa, sarà tra breve costrutta da una Compagnia Olandese. Sarà inoltre costrutta una diramazione da un punto, poco oltre il fiume Comati, a Barbeton che è centro di un ricchissimo distretto minerario e conta di già 25,000 abitanti con tendenza a rapido sviluppo.

Il compimento della ferrovia da Pretoria alla baja di Delagoa porrà in comunicazione i più fiorenti distretti minerari del Transwaal col migliore porto naturale dell'Africa Meridionale. In questo si sta costruendo un molo che darà sicuro rifugio ai bastimenti di maggior tonnellaggio, essendochè, a bassa marea, vi si misurino ben 27 metri di profondità.

La prima sezione, testè compiuta, è intieramente armata di rotaie in acciajo, del peso di 56 libbre circa per metro, posate su traversine in acciajo del pari.

Le macchine, le vetture e tutto il materiale mobile sono di fabbricazione inglese.

Ferrovie del Caucaso. — In Russia, nel Ministero dei Lavori pubblici, studiasi il progetto di una strada ferrata che attraversa la catena principale del Caucaso. Gli estremi della linea sarebbero a nord Darg-Kock, stazione della ferrovia di Vladikavkas, ed a sud Gori, stazione della ferrovia transcausiana. La nuova linea — lunga 120 miglia, delle quali 11 in tunnel — dovrà superare grandi difficoltà tecniche e perciò sarà molto dispendiosa. La spesa di costruzione è calcolata in cifra tonda di L. 875,000,000, cioè 7,290,000 per miglia; e pur è probabile che, per importantissime considerazioni strategiche, non si indietreggerà dal costrurre la linea nonostante l'enorme spesa.

Notizie Diverse

Teoria e pratica nelle officine. — V'hanno in America parecchi laboratori delle grandi Compagnie che accettano, in qualità di allievi ingegneri, i più distinti giovani che hanno compiuti gli studî delle scuole tecniche. Eglino entrano nelle officine come alunni per apprendervi la conoscenza pratica delle locomotive, e vi ricevono un salario alquanto più elevato di quello dato agli apprendisti ordinarî.

L'esperienza ha dimostrato che l'ammessione di tali allievi ingegneri è vantaggiosa ad amendue le parti. I giovani entrano nelle officine freschi di studi nelle matematiche e nel disegno; e, mentre acquistano la pratica dell'arte alla quale vogliono applicarsi, prestano utilissimo servizio per la loro famigliarità appunto colla matematica pura e col disegno. Tutti i mastri meccanici sono certamente idonei ai loro lavori e sono tutti molto apprezzati sotto ogni rapporto; ma eglino non ebbero il vantaggio di quella istruzione che riceve ora la gioventù moderna e questa perciò apporta grande vantaggio nelle officine.

Questi futuri ingegneri sono specialmente utili nei lavori di finimento, per i quali hanno un'attitudine speciale. Eglino poi riescono del pari nel fare una buona relazione su argomento stabilito.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	14 Gennaio	Gennaio 21
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 783	797
» » Mediterranee	» 612	612
» » Sicule	» 535	535
» » Sarde (preferenza)	» 282	287
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	542
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 300	300
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno	» 250	250
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	317
» » » 2ª emiss.	» 312	308
» » Centrale Toscana	» 530	525
» » Meridionali	» 322	322
» » Sarde, serie *A*	» 317	316
» » » serie *B*	» 310	313
» » » 1879	» 319	318
» » Pontebba	» 475	473
» » Nord-Milano	» 263	262
» » Meridionali Austriache	» 294	294

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — Dal 2 febbraio prossimo sarà pagato il dividendo delle azioni pel secondo semestre 1887 in L. 41 per ogni azione.

Tramvvays a vapore della Provincia di Torino. — Il giorno 6 corrente vennero estratte le Obbligazioni della serie *A*, portanti i numeri:

235 806 877 1090 1220 1230 1255 1416.

Queste obbligazioni saranno rimborsabili al primo luglio prossimo.

CONVOCAZIONI

Società Generale di Credito Mobiliare italiano. — I signori Azionisti sono convocati in Assemblea generale pel 15 febbraio alle ore 12 nella Sede della Società in Firenze.

Banca di Torino. — Assemblea ordinaria dei sigg. Azionisti pel 16 febbraio ad 1 ora pom. nella sala della Borsa in Torino.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Monreale (23 gennaio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori per la sistemazione del Corso P. Novelli della Chiesa di S. Antonio a Porta Venero. Importo L. 204.000. Cauzione provvisoria L. 10.200. Deposito per spese L. 3000. Fatali 7 febbraio, ore 12 merid.

Municipio d'Orte (27 gennaio, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori di riduzione ad uso Caserma pei RR. Carabinieri del fabbricato detto il Seminario Vecchio in Orte. Importo ridotto L. 12,324.26. (V. n. 53 del *Monitore* 1887).

Id. (27 gennaio, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori di riduzione ad uso Carcere Mandamentale di una parte di fabbricato detto il Seminario Vecchio e della confinante casa di proprietà della Chiesa dei Raccomandati, in Orte. Importo ridotto L. 20,124,20. (V. n. 53 del *Monitore*).

Amministrazione dell'Ospedale Civile di Cagliari (28 gennaio, ore 11 ant. 1.a asta). — Appalto del proseguimento del fabbricato attorno del 1.o braccio di questo Ospedale. Importo L. 150,000. Cauzione il decimo. Deposito per spese L. 1500. Fatali 14 febbraio, ore 1 pom.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (23 gennaio ore 1 pom. definitivo). — Appalto delle opere e provviste per la manutenzione novennale, dal 1° gennaio 1888, del tronco della strada provinciale Milano-Torino oltre Cigliano. Importo annuo ridotto L. 3524.40. (Vedi n. 49 e 53 del *Monitore*).

Id. (30 gennaio, ore 1 pom., definitivo). — Appalto della manutenzione novennale dal 1° gennaio 1888, del tronco di trada provinciale da Torino alla Svizzera compreso tra Tronzano ed il confine con Biella oltre Buronzo. Importo annuo ridotto L. 4777.34. (Vedi n. 49, 51 e 1 del *Monitore*).

Municipio di Roma (3 febbraio, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto, in due separati lotti, dei lavori occorrenti al completamento dei ponti Umberto 1.o e Margherita, dei quali si sono già eseguite le fondazioni; cioè:

1.o lotto. La costruzione delle arcate in pietra e muramento del ponte Umberto I, delle pile e spalloni di detto ponte dalla sommità delle fondazioni già eseguite, la esecuzione di tutte le parti si interne che decorative, nonchè degli accessorii tutti. Importo L. 1,000,000.

2. lotto. La cotruzione delle arcate in pietra e muramento del ponte Margherita, delle pile e spalloni di detto ponte a partire dalla sommità delle fondazioni già eseguite, la esecuzione di tutte le parti sì interne che decorative, nonchè degli accessorii tutti. Importo L. 1,000,000. Cauzione provvisoria L. 50,000 per ciascun lotto. Cauzione definitiva L. 180,000 per ciascun lotto. Deposito per spese lire 13,000 per ciascun lotto. Lavori ultimati in 24 mesi.

R. Prefettura di Cosenza (4 febbraio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria di Belmonte Calabro. Importo ridotto L. 79,400. (V. n. 52 del *Monitore*).

R. Prefettura di Mantova (4 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di prolungamento della difesa frontale al Froldo Baroni in destra di Po fra i segnali di guardia 297 e 298 nel Comune di Carbonara Po. Importo L. 65,945. Lavori ultimati in giorni 60. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera di num. 72 ponti e ponticelli metallici per le *Ferrovie Secondarie della Sardegna*, per conto dell'Impresa G. Marsaglia.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cuneo. — L'appalto delle opere e provviste occorenti alla novennale manutenzione, dal 1.o luglio 1888, del 2.o tronco della strada nazionale n. 33 dal Piemonte ad Oneglia, ecc. venne aggiudicato al signor Garabello Luigi di Cuneo, col ribasso del 15,01 0[0 su L. 15,520.48. (V. n. 43, 46 e 52 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo. L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione dal 1.o gennaio 1888, e restauri necessarii alla conservazione di tutte le opere di verde che attualmente si trovano o venissero istituite nelle quattro sezioni di Po, fu aggiudicato al signor Visentini Angiolo, col ribasso del 6.01 0[0 su lire 222.299. (V. n. 52 del *Monitore*).

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara. — L'appalto per la costruzione di un ponte in muratura sul fiume Sesia presso Borgosesia, fu aggiudicato al signor Foghotti Giovanni, Asti, per L. 206,784.60. (V. n. 52 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare per la Regia Marina (Venezia). — L'appalto delle opere occorrenti per lo ampliamento e sistemazione della scuola allievi macchinisti nel fabbricato Celestia in Venezia, fu aggiudicato al signor Costa Antonio, Venezia, per L. 56,055. (V. n. 51 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico
dal 1° *al* 10 *Gennaio* 1888.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio Rete principale	4050		4027			
» secondaria	524	4574	423	4450	124	—
Media in esercizio	4562		4388		174	—
Viaggiatori	1,094,413.85		968,817.13		125,596.72	—
Bagagli e Cani	44,817.38		41,195 32		3,622.06	—
Merci a G. e P. V. accel.a	313,475.73		262,358.52		51,117.21	—
Merci a P. V.	1,267,373 98		1,117,235.33		150,138.65	—
(2) TOTALE	2,720,080.94		2,389,606.30		330,474.64	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 10 *Gennaio* 1888.

Viaggiatori	25,576,442 86	23,883,026 76	1,693,416.10	—
Bagagli e Cani	1,245.948 03	1,114 139.34	131,808.69	—
Merci a G. e P. V. acc.a	6,300,325 87	5,683,482 76	616,843.11	—
Merci a P. V.	31,470,430.90	28,581,655.91	2,888,774 99	—
(2) TOTALE	64,593,147.66	59,262,304.77	5,330,842.89	—

(3) **Prodotto per chilometro.**

della decade	598.08	540.15	57.93	
riassuntivo	14,240.11	13,586.04	654 07	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).
2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.
3) tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Novembre 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli	Chil. 12	12,696.65	518.80	13,215.45
Torino-Ciriè-Lanzo	» 32	29,315.35	8.799.50	38,114.85
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	14,005.20	10.724.40	24,729.60
Santhià-Biella	» 30	27,934.71	21,800.95	49,735.66
Fossano-Mondovì	» 24	3,847.75	424.95	4,272.70
Sassi-Superga	» 3	1,329.05	»	1,329.05
Basaluzzo-Frugarolo		794.95	141.40	936.35
TOTALE		89,923.66	42,410.—	132,333.66

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE
PRODOTTI LORDI *dal* 1 *al* 10 *Gennaio* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44
Viaggiatori	3,380.30	12,418.75	874.35	2,467.40	880.70	2,412.00
Bagagli	57.80	105.10	9.10	14.45	7.35	36.25
Merci G. V.	217.10	1,267.10	108.45	315.95	652.60	236.30
Id. P. V. A.	102.55	1,292.65	»	7.10	»	559.90
Id. P. V.	2,745.95	3,702.10	550.45	1,225.40	1,235.30	499.80
Totali	6,504.70	18,785.70	1,542.35	4,030.30	2,775.95	3,744.25

	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa Lombarda da Porto-Maggiore
	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori	1,513.30	2,402.60	4,362.25	1,172.60	1,097.75	4,824.95
Bagagli	1.95	9.75	30.25	8.95	18.70	36.35
Merci G. V.	5.90	51.25	152.65	19.65	»	134.95
Id. P. V. A.	»	»	»	»	»	»
Id. P. V.	128.20	29.75	1,313.30	100.50	»	280.90
Totali	1,649.35	2,493.35	5,888.45	1,301.70	1,116.45	5,277.15

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema LEGRAND e CALDAIE sistema DE-NAEYER e C.

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia** e **Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di Palazzolo — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano – Capitale Sociale L. 135 Milioni interamente versato

AVVISO

Obbligazioni della Ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria

La Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo che provvede per conto del Governo Italiano, tanto in Italia che all'Estero al servizio delle Obbligazioni emesse dalla Società Concessionaria della Ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria deve procedere per incarico del Governo medesimo ad un riscontro generale di tutte quelle che si trovano in circolazione allintento di regolarizzare nell'interesse di portatori, talune fra le dette Obbligazioni che constano essere state poste inavvertitamente in circolazione sprovviste della prescritta firma del Presidente della Società Concessionaria.

A tale uopo i Signori portatori sono invitati a depositare temporaneamente tutte le dette Obbligazioni da essi possedute, presso le Banche o Casse attualmente autorizzate al servizio degli interessi e dell'ammortamento, onde ne possa seguire la verifica, la convalidazione e la restituzione colle norme appresso indicate.

Le Obbligazioni potranno essere presentate entro il periodo dal 20 Gennaio 1888 al 30 Aprile successivo, dopo il qual giorno non saranno più ricevute all'atto della presentazione i portatori dovranno compilare e firmare apposito elenco in doppio esemplare sopra modulo da somministrarsi dalle Banche o Casse incaricate del ritiro le quali ne rilascieranno ricevuta interinale — tutte le Obbligazioni depositate dovranno essere contrassegnate colla stessa firma portata dall'Elenco da apporsi sulla Cedola pagabile al 1° Luglio 1888 e non altrimenti.

Nel più breve termine possibile ed ogni caso in tempo utile per la riscossione della Cedola 1° Luglio 1888, i Signori portatori potranno ritirare senza spese le rispettive Obbligazioni munite della formula di convalidazione da parte di una Commissione appositamente nominata dal Governo, pel tramite delle stesse Banche o Casse che avranno ricevuto il deposito mediante restituzione alle medesime delle ricevute interinali debitamente firmate in prova di ricevimento.

I Signori portatori, restano poi diffidati che dal 1° Luglio 1888 sarà sospeso il pagamento delle Cedole d'interessi, ed il rimborso degli eventuali ammortamenti per quelle Obbligazioni che non fossero state presentate in tempo utile per il riscontro di cui si tratta.

Milano, il 31 *Dicembre* 1887.

LA DIREZIONE GENERALE

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

La Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia, mette in vendita nei proprii magazzini di Palermo e di Messina le quantità disponibili di materiali fuori d'uso, come *bronzo in pezzi da rifondere, bronzo in limatura e tornitura, ottone in pezzi da rifondere, ottone in limatura e tornitura, ferro in pezzi minuti, ghisa da rifondere, acciajo in cerchioni, ferro in cerchioni, zinco da rifondere, ecc.*

Chi desidera concorrere all'acquisto di detti materiali è invitato a rivolgersi fino al 15 febbraio p. v. alla Direzione Generale delle strade ferrate della Sicilia in Palermo, dalla quale riceverà una distinta dettagliata dei materiali stessi, e le condizioni cui è subordinata la vendita.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI. Sabato, 28 Gennaio 1888 NUM. 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:
Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOMMARIO DELLE MATERIE: *Le Costruzioni Ferroviarie. — Strade ferrate Meridionali (Nuove linee Complementari.) — I pacchi ferroviari. — Lo scartamento delle ferrovie nei diversi paesi. — Conclusioni adottate dal Congresso Internazionale ferroviario di Milano, (Continuazione). — Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Guida degli Azionisti. — Avvisi d'Asta — Annunzi.*

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Giovedì scorso si è riunita la Giunta generale del bilancio per udire le risposte verbali dei Ministri dei Lavori pubblici e delle finanze ad alcuni quesiti relativi alle costruzioni ferroviarie.

L'on. Saracco assicurò che dentro gennaio avrebbe presentato il progetto di legge per le costruzioni anzidette.

Quanto alle condizioni attuali degl' impegni e alle previsioni dell'avvenire, espose le seguenti idee:

I debiti per impegni contrattuali ammontano a circa 300 milioni.

Per ciò che riguarda il materiale mobile son presi impegni in base agli stanziamenti in bilancio; ma le somme stanziate si sono già dovute sborsare per altri impieghi, onde per questo motivo e per studi arretrati ci sarebbe da aggiungere una dozzina o poco più di milioni.

Per l'esercizio 1888-89 lo stanziamento in bilancio resterebbe di 132 milioni, e ciò supponendo il rinvio dal corrente esercizio 87-88 a quello 89-90 di 30 milioni di reintegri fissati dalla legge del 1887.

Nel 1889-90 lo stanziamento complessivo sarebbe di 140 milioni, di cui 38 per reintegri secondo la legge testè citata.

Per i due anni successivi prevede uno stanziamento di 50 a 60 milioni.

Tutto ciò resta però subordinato all' approvazione del suo programma, che consisterebbe nell'affidare la costruzione del maggior numero delle linee a imprese private, concordando il rimborso del prezzo capitale in altrettante annualità per uno spazio d' anni non inferiore a 30; e riservandone soltanto qualcuna alla costruzione diretta con pagamento dell' intero capitale anno per anno. Se questo concetto non fosse approvato, si dovrebbe adottare per tutte le linee il sistema della costruzione diretta e aumentare in proporzione gli stanziamenti di bilancio.

Occorre avvertire che le cifre degli stanziamenti indicati pel quadriennio e anni successivi comprendono appunto soltanto i saldi di impegni arretrati e il pagamento di quelle costruzioni, di cui si pagherà anno per anno l'intero prezzo capitale dallo Stato. E soltanto per far fronte a questi stanziamenti si ricorrerebbe al credito.

Le somme invece occorrenti, sia per garanzie chilometriche, sia per le annualità, dovrebbero comparire nel bilancio ordinario.

Il ministro avvertì inoltre ai gravi oneri a cui si dovrà ancora andare incontro per provvedere al materiale rotabile e alla indispensabile sistemazione di molte stazioni.

Il ministro ammise che l'Ispettorato, com'è costituito, non corrisponde pienamente allo scopo; ma osservò che prima di metter mano a modificarlo, bisogna poter determinare il sistema che si terrà per le costruzioni.

L' on. Saracco accettò la proposta della Giunta di stralciare dalla legge d'assestamento, rimandandolo alla legge speciale ferroviaria, l' articolo 6 relativo al rinvio del reintegro dei 30 milioni dalla legge dell' 87 assegnati al corrente esercizio.

In complesso le dichiarazioni del ministro si possono così riassumere:

Non si hanno e non si potranno avere, prima che passi un certo tempo, i dati necessari per stabilire le passività e gli impegni lasciati dalla precedente Amministrazione.

Per le costruzioni il Ministero farà le tre seguenti proposte:

1. Costruzioni, per conto dello Stato, delle linee già incominciate e di alcune altre che non potrebbero essere utilmente concesse all' industria privata. Per tali costru-

zioni sarebbero assegnati 474 milioni da ripartirsi in quattro anni.

2. Concessione della costruzione di nuove linee complementari alla Società delle strade ferrate Meridionali. (Vedasi l'articolo seguente).

3. Concessione della costruzione al miglior offerente per licitazione privata delle linee costituenti la direttissima Roma-Palermo, ossia Roma-Napoli, Eboli-Reggio, Messina-Cerda.

La licitazione avrà luogo con la maggior possibile pubblicità e le migliori garanzie. Si verificheranno anno per anno i lavori fatti, e si pagheranno gli interessi sulle somme spese. Il rimborso si farà poi nelle condizioni già fissate dalla legge del 1887.

STRADE FERRATE MERIDIONALI

NUOVE LINEE COMPLEMENTARI

Il giorno 18 corrente gli onorevoli ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze, ed il Direttore generale della Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, hanno firmata la Convenzione con cui il Governo concede alla detta Società la costruzione e l'esercizio di un gruppo di strade ferrate complementari.

Le linee da costrurre sono: Lecco-Colico; Rocchetta Melfi-Potenza; Rocchetta Melfi-Gioia del Colle; Solmona-Isernia e Barletta-Spinazzola.

La lunghezza delle linee sopradette risulta di circa chilometri 437.

Il tempo concesso per la costruzione delle linee stesse è di: 3 anni per la linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle; 6 anni per la Lecco-Colico; 8 anni per la Rocchetta-Potenza e Solmona-Isernia.

Per la Barletta-Spinazzola, sono accordati 3 anni a decorrere dalla data d'apertura della Rocchetta-Gioia, ed anche da epoca anteriore a volontà del Governo.

La costruzione delle linee comprende la esecuzione di tutte le opere necessarie, durante la intiera concessione, per la manutenzione ed il regolare esercizio delle linee, nonchè i lavori d'impianto ed ampliamento occorrenti per innestare le linee stesse nelle stazioni di Lecco, Colico, Rocchetta, Potenza, Gioia, Solmona, Isernia, Barletta e Spinazzola.

Comprende pure la provvista della prima dotazione del materiale mobile e d'esercizio, per la quale sono state mantenute in favore dell'industria nazionale le clausole contenute nei vigenti contratti d'esercizio delle Reti Italiane.

Le ruotaie per l'armamento, che saranno d'acciaio, di 12 metri, del peso di chilogrammi 36, per metro lineare, verranno somministrate dal Governo.

In correspettivo della spesa di costruzione il Governo pagherà alla Società un'annua sovvenzione di L. 20,500 per chilometro dal giorno dell'apertura di ciascun tronco al pubblico esercizio fino al 31 dicembre 1966, cioè fino alla scadenza della concessione della Rete Meridionale.

Oltre a tale sovvenzione chilometrica di L. 20,500 uguale a quella fissata per la Rete Meridionale in compenso della durata minore della nuova concessione e del costo assai maggiore delle linee da costruirsi (in confronto della Rete Meridionale in esercizio) il Governo pagherà alla Società una somma complementare di L. 21,063,000 da corrispondersi in 10 annualità che, cogli interessi al saggio del 5 per cento netto risultano ciascuna di lire 2,750,000 dal 1° luglio 1890 al 1° luglio 1899.

Sono mantenute alla Società le facilitazioni nei trasporti, già accordate colle precedenti Convenzioni di costruzione, salvo però l'obbligo di pagare il nolo del materiale rotabile nella misura stessa prevista dal Contratto per l'esercizio della Rete Adriatica.

Le linee da costruirsi saranno esercitate alle condizioni e coi corrispettivi del Contratto per l'esercizio della Rete suddetta, finchè questo rimarrà in vigore.

A maggiore garanzia della buona esecuzione del suo contratto, la Società assume a suo carico tutti i lavori di ampliamento e consolidamento delle linee, compresi quelli necessarii per riparare e prevenire i danni di forza maggiore.

Cessando l'esercizio della Rete Adriatica la Società, qualora venga nuovamente immessa nel possesso della concessione della Rete Meridionale, continuerà ad esercitare fino al termine della propria Concessione anche le linee comprese nella presente Convenzione, includendovi il tronco Candela-Rocchetta Melfi e salva la facoltà al Governo di escludere la Lecco-Colico.

I corrispettivi dell'esercizio per dette nuove linee continueranno ad essere quelli assegnati alle linee complementari della Rete Adriatica.

Per la esecuzione del suo contratto la Società è autorizzata ad aumentare di 30 milioni il suo Capitale sociale, ossia ad emettere 60,000 nuove Azioni ed un numero corrispondente di Obbligazioni, giusta i suoi Statuti.

Al nuovo capitale in azioni sono applicabili le disposizioni riguardanti la partecipazione della Società agli utili dell'esercizio, giusta il disposto dell'art. 27 del vigente Contratto d'esercizio della Rete Adriatica.

I PACCHI FERROVIARII

Il Consiglio superiore delle tariffe si radunò in Roma il 20 corrente col seguente ordine del giorno:

1. Progetto per convertire in legge il Decreto reale del 24 gennaio per la costituzione del Consiglio per le tariffe delle strade ferrate. (*)

2. Domanda dell'Associazione per l'industria e il commercio della seta in Italia, intesa ad ottenere alcuni miglioramenti nelle tariffe delle strade ferrate.

3. Proposte dell'on. deputato Pietro Del Vecchio per la istituzione di un servizio di pacchi ferroviari da 5, 10, 15 chilogrammi, a L. 0.50, L. 0.70, L. 1.

4. Comunicazioni della presidenza.

La discussione fu piuttosto animata, e si terminò coll'approvare in massima le proposte riferite in questo ordine del giorno.

(*) Vedasi *Cronaca Parlamentare delle Ferrovie* (Notizie ferroviarie Italiane).

Riguardo a quelle utilissime dell'on. Del Vecchio, per la istituzione, cioè, dei pacchi ferroviari, il Consiglio ha deferito ad una Commissione eletta nel suo seno l'incarico di studiare a fondo la questione e di preparare concrete proposte per l'attuazione del nuovo sistema di invio di pacchi, i quali sarebbero di tre diverse specie cioè da 3 a 5 chilogrammi, da 5 a 10 e da 10 a 15.

É innegabile che l'introduzione dei pacchi ferroviari sarebbe cosa di straordinaria comodità pel pubblico, a cui verrebbero così risparmiate le noie e le seccature di tutte le molte formalità, alle quali deve ora soggiacere quel povero diavolo a cui occorra dover fare una spedizione a grande velocità.

Coi pacchi ferroviari sarebbero abolite le non poche scritturazioni, che ora si richiedono per la compilazione di duplice o triplice copia delle bollette di spedizione. La spedizione del pacco ferroviario sarebbe cosa agevolissima; come oggi i tabaccai sono obbligati a tenere francobolli, così verrebbero obbligati a tenere moduli per pacchi ferroviari delle tre specie.

Chi avesse a fare una spedizione per mezzo di pacco ferroviario, farebbe il suo bravo pacco, poi acquistato un modulo di una delle dette specie secondo il peso del pacco e riempitine gli spazi vuoti per l'indirizzo del destinatario e l'indirizzo del mittente, non dovrebbe che recarsi all' ufficio ferroviario, dove il pacco verrebbe ritirato per la sua spedizione a destino.

Il modulo di spedizione consta di tre parti perfettamente simili, delle quali una deve essere incollata come indirizzo sul pacco, la seconda rimane alla ferrovia come cedola di spedizione e la terza rimane al mittente come ricevuta del pacco consegnato.

Il Consiglio delle tariffe si riadunerà in aprile e per aprile dovrebbe essere compilato il regolamento per i pacchi postali ferroviari; i quali potrebbero così essere adottati dal 1° Luglio con vantaggio grandissimo del pubblico, con un utile non indifferente per le ferrovie.

Chiudiamo questi cenni col riferire un riassunto e le conclusioni della elaborata memoria dell'on. Del Vecchio presentata al Consiglio predetto:

« Nell'applicazione dei pacchi ferroviari coi corrispondenti francobolli noi non badiamo, sia per lo speditore che pel vettore, che a quel consumo di forza che è strettamente necessario; quindi la minima spesa per ottenere il risultato.

« Nell'applicazione anzidetta noi abbiamo la possibilità di dar valore a merci che in certe località ed in certe stagioni abbondano, trasportandole là dove per loro mancanza hanno la vera utilità. Niuno è che possa disconoscere che la grande varietà di clima da una parte all'altra d'Italia possa nei soli generi di consumo ordinario della vita creare una immensa corrente di scambi varianti in un senso e nell' altro a seconda delle stagioni. E con questo scambio s' arriva presto a raggiungere fra ogni posto d'Italia quel livellamento di prezzi, che può far risentire in tutta la sua pratica efficacia il grande beneficio di una completa rete ferroviaria.

« Un'ultima considerazione; parendomi sommamente necessario insistere su di un argomento già esposto, ed avrò finito. Le Poste hanno reso e rendono, con sacrificio proprio, un eminente servizio coi pacchi postali. Ma a questa istituzione delle poste, sapientemente organizzata ed abilmente diretta, noi non possiamo dimandare più di quello che essa ne dà. La posta per propria essenza, ed in ciò sta una grande parte del suo merito, raggiunge l'ultima punta di montagna come la più dimenticata insenatura di mare, e arriva dappertutto, al prezzo stesso. Ma ognuno comprende che se la disseminazione dei servizi nelle più remote parti della periferia o nelle parti più rientranti o sporgenti e più lontane dai grossi centri ove arriva la ferrovia, la vettura, il carro, il trasporto mulattiero è una delle più ammirabili parti del servizio postale, è però una delle più costose; ed il pretendere quindi che la posta stabilisca un servizio di pacchi al disopra dei 3 chilogrammi, è creare alla medesima una perdita certa quando questa non sia a danno soverchio di coloro che verso la Posta hanno degli obblighi. D'altra parte ognuno comprende che la Posta non sarebbe più quell'organismo completo che tutti ammiriamo, se limitasse il proprio servizio ai paesi che hanno una stazione ferroviaria o tranviaria od anche un servizio di vetture.

« Invece le ferrovie, pel loro istituto stesso, non fanno che un servizio da stazione a stazione, servizio che potremmo chiamare interno e, se esse appartenessero ad una Società sola, di famiglia, tanto è facile per esse il trasporto, specialmente fra i grossi centri. Il minor lavoro che esse compiono le compensa per avventura della maggior spesa di trazione in confronto alle ordinarie spedizioni. Di qui un' utilità per loro pari a quella che esse possono offrire al commercio.

« Si spingano quindi arditamente su questo sistema di facilitazioni per sè ed al commercio e dimostrino così, giova ripeterlo, che non inutilmente si sono spesi parecchi miliardi nelle vie di ferro, quando queste, per la fortunata circostanza che riuniscono in un solo paese tanta e così differente massa di prodotti, possono con utile loro raggiungere il supremo degli intenti; quello di avere in ogni parte la massima riduzione nel valore dei generi di consumo, utilizzando quei prodotti che al luogo d'origine per la mancanza di comodo ed economico trasporto non hanno che limitato valore. »

LO SCARTAMENTO DELLE FERROVIE
NEI DIFFERENTI PAESI

I. — **In Europa.**

Le principali linee della Germania, dell'Austria-Ungheria, della Svizzera, della Francia, dell'Italia, del Belgio, della Danimarca, dei Paesi Bassi, dell'Inghilterra, della Rumenia e della Turchia sono a scartamento normale, ossia di metri 1,435. Nei preaccennati paesi, le ferrovie a scartamento ridotto sono in piccolo numero.

In Irlanda lo scartamento ordinario è di 5 piedi e 3 pollici inglesi, ossia m. 1.60.

In Ispagna e nel Portogallo è di m. 1.68.

Nella Svezia contavansi, nel 1885, 5474 chilometri a scartamento normale e gli altri 1436 chilometri a 6 varie misure da m. 1.217 a m. 0.802. Fra questi speciali scartamenti, il più usato era quello di m. 0.891 per una lunghezza di 771 chilometri.

In Russia, le linee Varsavia-Vienna e Varsavia-Bromberg sono le sole a scartamento normale; tutte le altre linee principali hanno lo scartamento russo ordinario di 5 pollici inglesi ossia m. 1.52.

In Norvegia non contavansi nel 1885 che 1562 chilom. di ferrovie; dei quali 592 a scartamento normale e 970 a scartamento di m. 1.067.

II. — **In Asia.**

Nelle Indie Inglesi — ove alla fine del marzo 1886 si contavano 19.913 chilometri di ferrovie — 12.000 circa di questi erano a scartamento di m. 1.67, ed i rimanenti misuravano cinque scartamenti differenti, da m. 1.22 a m. 0.61; fra questi il più usato è quello di 3 piedi e 3 pollici inglesi e 3/8, impiegato per circa 7.000 chilometri.

Le ferrovie dell'Isola di Ceylan hanno lo scartamento di m. 1.67.

La linea russa transcaspiana ha lo scartamento russo ordinario, ossia di m. 1.52.

Nell'Asia Minore la linea Mudania-Brussa ha lo scartamento di m. 1.10.

L'Isola di Giava nel 1886 aveva 926 chilom. di strade ferrate in esercizio, che, in rapporto al loro scartamento, si dividono: 723 chilometri a scartamento di m. 1.067; 203 a scartamento di m. 1.435.

Nel Giappone tutte le linee sono a scartamento di m. 1.0668; un solo tronco, quello di Osaka-Sakaï la cui costruzione fu incominciata nel 1885, ha lo scartamento di m. 0.84.

III. — **In Africa.**

Le ferrovie dell' Egitto, ossia 1500 chilometri, sono a scartamento normale.

In Algeria e Tunisia — ove alla fine del 1884 contavansi 1935 chilometri di ferrovia in esercizio — la maggior parte di essi, ossia 1435 è a scartamento normale; altri 250 chilometri circa sono a scartamento di m. 1.10.

Nella colonia inglese del Capo i 5451 chilometri esistenti nel 1885 avevano lo scartamento di m. 1,067.

IV. — **In America.**

Negli Stati Uniti — dopo che ebbe luogo la trasformazione dello scartamento di 5 piedi in iscartamento intermediario — la maggior parte delle strade ferrate, per ragione di pubblica utilità, hanno lo scartamento intermediario. E perciò bisogna osservare come in America una differenza di mezzo pollice(ossia m. 0,015) non è considerata di ostacolo alle comunicazioni ordinarie. Vi hanno tuttavia alcune linee a scartamento di tre piedi, ossia m. 0,915.

Nel Canadà, fatte poche eccezioni, le ferrovie sono a scartamento normale di m. 1,435.

Nel Messico, nella primavera del 1884, contavansi 3355 chilometri a scartamento normale e 1522 a scartamento ridotto, ossia di m. 0,915 o 3 piedi inglesi.

Nel Brasile alla fine del 1884 avevansi circa 1400 chilometri a scartamento di m. 1.60; in tutte le rimanenti ferrovie, circa 6700 chilometri, gli scartamenti variavano da m. 1.40 a 0.60.

V. — **In Australia.**

In Australia vi sono differenti scartamenti, secondo le diverse colonie europee.

Nella Nuova-Galles del Sud, lo scartamento normale; a Victoria, m. 1.60; nell' Australia del Sud, m. 1.60 e 1.067. Quest'ultimo scartamento è maggiormente adottato nelle altre colonie.

In somma, dei 488,000 chilometri di strade ferrate in esercizio alla fine del gennaio 1885, ben 360.080, ossia il 74 per 0[0 avevano il nostro scartamento normale. Tenendo conto dello scartamento intermediario dell'America del Nord, 60.000 chilometri, ossia il 12 per 0[0 avevano uno scartamento maggiore; e 68,000 chilometri, ossia 15 per 0[0, avevano uno scartamento minore.

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 1*).

QUESTIONE XI — *Premi.*

Conclusioni presentate dal signor Banderali, segretario principale della seconda Sezione:

« Io non posso entrare meglio in materia che col riportare testualmente la prima frase della memoria del relatore, assai completa e ben fornita di particolari, la quale determina in poche parole la natura e l' origine della questione.

« Da più di trent' anni le amministrazioni di strade ferrate hanno cominciato ad applicare nei servizi del materiale e della trazione il sistema dei premi interessando i loro agenti nel risparmio dei diversi materiali che adoperano, nella regolarità del servizio, nel buon mantenimento delle macchine e nella lunghezza complessiva dei viaggi delle macchine fra una riparazione e l'altra. Ma la estensione di questo sistema varia assai da un paese all' altro; dall' Inghilterra, dove sembra che le principali Compagnie lo proscrivano quasi assolutamente, fino agli Stati Uniti di America, ove il salario dei macchinisti, essendo essenzialmente proporzionale al lavoro da essi eseguito, si può considerare come un premio di percorso.

« Si hanno così tre sistemi diversi: 1.o Il salario fisso; 2.o Il salario proporzionato al lavoro, ossia alla lunghezza dei viaggi fatti e qualche volta proporzionato al numero delle tonnellate rimorchiate; 3.o Il salario fisso unito a premi variabili.

« Senza discutere a fondo i meriti di questi tre sistemi — perchè tale cosa trarrebbe la Sezione a considerazioni che escono dal campo in cui la questione è posta, la Sezione ha constatato che il sistema preferito sul continente — e con ragione, secondo molti ingegneri — è quello della rimunerazione mista, cioè il terzo. Questo infatti assicura al personale una esistenza immune da qualsiasi eventualità e costituisce nel medesimo tempo sufficiente elemento ad interessarlo, quasi tanto quanto le stesse Compagnie, al buon andamento del Servizio.

« I premi devono essere controbilanciati in modo che il desiderio di ottenerne uno, il quale di per sè potrebbe produrre una esagerazione, sia sempre giustamente corretto dal timore di perderne un altro.

« Ciò detto e senza insistere oltre su questo punto, l'enumerazione delle diverse qualità dei premi sarebbe lunga assai e poi ciascuna amministrazione pare soddisfatta dei modi più o meno complicati che essa usa nel fare il calcolo dei premi. Certamente il sistema inglese e quello americano hanno il vantaggio di essere semplicissimi mentre il sistema misto richiede un gran numero di riscontri e di calcoli, ma le Compagnie del continente europeo vi trovano il loro tornaconto, e in ciò influisce probabilmente il maggior prezzo del combustibile.

« I premi si riferiscano principalmente a quattro cose: 1.o Il buon mantenimento delle macchine; 2.o Il risparmio

di combustibile e di materie lubrificanti; 3.o La regolarità del servizio, 4.o Il numero dei chilometri percorsi.

« Interessare il personale al buon mantenimento delle macchine pare cosa pratica e di buon effetto; essa non è da tutti usata, perchè apporta una contabilità minuta.

« Senza essere condizione essenziale alla sua applicazione, par tuttavia cosa non indifferente alla completa efficacia che il personale dei macchinisti sia composto di operai adatti; condizione, che per la difficoltà di trovare tali operai in taluni centri, è soventi assai difficile a soddisfare.

« Certe Compagnie tuttavia usano interessare il personale al buon mantenimento delle locomotive, senza lasciargli, per principio generale, la facoltà di fare riparazioni, anche quelle di minore importanza.

« Questo premio deve avere per iscopo di accrescere la durata del servizio delle locomotive e gli intervalli tra le grandi riparazioni; e questo, dal punto di vista economico, è potente vantaggio. Bisogna tuttavia che il personale sia attentamente sorvegliato, affinchè non sia tratto a prolungare la durata del servizio delle locomotive al di là del tempo in cui questo prolungamento può divenire nocivo alla conservazione del materiale stesso. L'interesse del personale, del resto, deve bastare ad impedire di usare uno strumento il cui impiego è dubbioso ed è diventato costoso; circostanza questa che, prolungandosi oltre misura l'impiego, farà perdere ben presto, per le conseguenze di un cattivo servizio, tutti i vantaggi del premio di un buon mantenimento,

« Talune Compagnie considerano più semplice di riunire questo premio di mantenimento nel complesso degli altri premi di percorso, di regolarità nel servizio, di economia nel combustibile che tutti dipendono dal buon stato delle macchine.

« Nel Belgio stesso, la semplificazione è completa; in esso si riassumono tutti i premi in una sola categoria, cioè economia di combustibile e di lubrificante.

« I premi sull'economia del combustibile e dei lubrificanti, i premi di percorso o di regolarità di servizio costituiscono salutari eccitamenti ad evitare i scioperi ingiustificati ed a destare l'amor proprio; e ciò perchè il complesso di queste retribuzioni incerte uguaglia sovente, e talvolta supera, il salario fisso.

« Sino a qual punto e sino a qual grado della gerarchia conviene estendere questi premi? — A tale estensione pare non debbono assegnarsi altri limiti che i vantaggi stessi che atraggono le diverse Compagnie ed i loro pratici risultati. Sarebbe cosa davvero troppo difficile il voler fissare all'uopo una regola generale.

« La Sezione tuttavia ha creduto opportuno riassumere il proprio parere nella formola seguente:

« Pare vantaggioso di comporre il salario dei conduttori, macchinisti e fuochisti di un salario fisso, che assicura convenientemente loro i mezzi dell'esistenza e l'avvenire, e di una retribuzione variabile accrescentesi a seconda del lavoro del personale; e ciò tanto per rendere un servizio al pubblico, quanto per fare un vantaggio economico alle Compagnie.

Queste conclusioni furono ratificate dall'Assemblea plenaria. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ieri (27) si riunirono nelle ore antimeridiane il Comitato, e nelle pomeridiane il Consiglio d'Amministrazione della Società per le strade ferrate del Mediterraneo.

All'adunanza del Consiglio erano presenti diciotto Consiglieri, oltre due Sindaci e il Direttore generale. Presiedeva il presidente conte Belinzaghi, il quale, tosto aperta la seduta, riferì circa l'operato della Commissione, nominata per rivedere le proposte di aumenti e gratificazioni al personale.

Il Direttore generale diede informazioni sullo stato di cassa e su diverse questioni, fra cui il concorso già deliberato alla esposizione universale di Parigi, e le pratiche corse col Comitato promotore della linea da Santhià a Borgomanero e Sesto Calende; linea che, senza ingerirsi nella sua costruzione, la Mediterranea sarebbe certo disposta ad assumere in esercizio, una volta che fosse eseguita.

Il Presidente, il Direttore generale e il Vice-presidente comm. Allievi fecero ampia relazione sullo stato delle pratiche col Governo per le nuove costruzioni. Ne seguì una discussione, la quale fu chiusa coll'approvazione unanime di un ordine del giorno confermante alla Presidenza e alla Direzione generale il mandato di trattare per assumere la costruzione di linee complementari, anche alle condizioni e cogli obblighi di vere e proprie concessioni.

Il Consiglio passò infine a trattare degli affari correnti. Notiamo, fra i provvedimenti riguardanti il personale, la nomina ad impiegati di 167 agenti del personale subalterno che già disimpegnavano le mansioni di impiegato e, sottoposti ad esame, vennero riconosciuti idonei. La maggior spesa risultante da tali regolarizzazioni di qualifica ammonta a circa L. 25,000.

><

Ci consta che il Ministero dei Lavori Pubblici ha dato incarico alle Società ferroviarie di intraprendere gli studi di dettaglio pel raccordamento della costruenda stazione dei Prati di Castello con quella di Serpentara, secondo i due diversi progetti presentati l'uno dalla Mediterranea, l'altro dal Municipio di Roma d'accordo coll'Adriatica.

In base a tali studi il Governo deciderà quale sia il progetto che meglio soddisfi alle esigenze del servizio ferroviario, nonchè agli interessi della capitale e del pubblico erario.

><

Nei giorni 12 e 13 del corrente mese ha avuto luogo a Berlino una conferenza generale della lega italo-germanica alla quale hanno partecipato anche le Amministrazioni delle Reti Mediterranea e Adriatica. In essa conferenza si sono discusse diverse questioni secondarie relative alla riforma delle attuali tariffe dirette italo-germaniche e fu trattato della formazione di una nuova tariffa speciale per le derrate alimentari, che entrerà in vigore il primo del prossimo aprile in uno alle nuove tariffe per le merci in genere.

><

Sappiamo che in base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato Governativo ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta Piffaretti Giovanni di Milano i lavori di costruzione della settima tratta della linea di circonvallazione di Milano col ribasso del 25 per cento;

Alla Ditta Fratelli Invitti di Milano le opere metalliche occorrenti ai suddetti lavori col ribasso del 23 per cento;

Alla Ditta Rosa Matteo di Roma i lavori di risanamento della massicciata fra le stazioni di Segni e Sgurgola col ribasso del 10.50 per cento.

><

È stato presentato all'approvazione governativa il progetto di massima di una ferrovia ad ingranaggio per forti pendenze dalla stazione di Palombara-Marcellina, della linea Roma-Solmona, alla vetta del monte Gennario presso Tivoli, il quale si eleva m. 1271 sopra il livello del mare.

La lunghezza della linea sarebbe di m. 11,600 e l'importo dei lavori relativi, compresa la provvista dell'occorrente materiale mobile salirebbe a lire 2,000,000.

Lo scartamento proposto è quello di m. 1; il raggio minimo delle curve di m. 150: la pendenza media generale si ragguaglia al 9.28 per cento. Il manufatto più importante della linea è il viadotto sul fosso Peschio a tre travate di m. 50 di lunghezza poggiate a due pile in ferro ed a due spalle in muratura. Si hanno anche due piccole gallerie, una di m. 150 e l'altra di m. 100. Lungo la linea sono proposte 4 stazioni, cioè: Palombara, San Polo-Marcellina, Prato Favale e Pratone.

Della linea preindicata, venne domandata al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio.

><

Sui lavori di costruzione della ferrovia da Lecco a Como, riceviamo le seguenti informazioni:

La stagione rigida dello scorso mese di dicembre ha impedito il regolare progresso dei lavori di muratura. I movimenti di terra proseguirono abbastanza bene: finora il lavoro eseguito ha raggiunto gli 8|10 dei rialzi ed i 7|10 delle trincee. Vennero assai sviluppati i lavori in galleria, sicchè al giorno d'oggi una sola galleria (quella di Moncastello, della lunghezza di metri 700) non si è ancora completamente perforata; lo sarà però verso la metà di febbraio p. v. Al 1° del corrente mese, su di una lunghezza totale di galleria di m. 3,257.80 rimanevano a completarsi: m. 115.87 di scavo d'avanzata; m. 524.65 di allargamento in calotta; m. 1,821.15 di scavo dello strozzo; m. 845.65 di rivestimento in calotta; metri 2,043.15 di piedritto destro; m. 2,042.15 di piedritto sinistro.

Tutto il lavoro di galleria potrà essere ultimato verso la metà del mese di giugno del corrente anno.

Il numero medio degli operai impiegati nei lavori è di 2,042.

><

Sappiamo che la Società anonima della tramvia Novi Ligure-Ovada, concessionaria della ferrovia Basaluzzo-Frugarolo, ha fatto istanza al Ministero dei Lavori pubblici per ottenere:

1. la concessione della costruzione ed esercizio di una ferrovia da Novi ad Ovada, riducendo l'attuale tronco tramviario a ferrovia;

2. la concessione di proseguire ed esercitare detta ferrovia sino a Molare, o a quell'altro punto che potrà in seguito essere più precisamente indicato al fine di raggiungere la futura ferrovia Genova-Acqui-Asti;

3. il sussidio annuo per anni settanta di L. 3000 per ogni chilometro, e tutte le facilitazioni che si accordano agli altri concessionarî di ferrovie.

La Società predetta sarebbe disposta ad accingersi subito alla riduzione della linea, sulla base di un progetto di massima che essa ha presentato al Governo, con obbligo di completare i relativi lavori nel termine di due anni; riservando poi di dare ultimato nel termine di quattro anni, anche il nuovo tronco Ovada-Molare.

><

Trovandosi omai a buon punto i lavori per l'impianto di una stazione di incrociamento a Riva sulla linea da Genova a Spezia, la Società delle strade ferrate del Mediterraneo avrebbe stabilito di aprirla all'esercizio col 15 febbraio p. v. abilitandola anche al servizio dei viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità per colli non eccedenti il peso di 50 chilogr. ciascuno.

><

Riceviamo da Modena le seguenti informazioni sullo stato dei lavori di costruzione della ferrovia Vignola-Modena, al 31 dicembre p. p:

1. *Tronco da Vignola a Spilamberto* della lunghezza di m. 6,587.19. È pressocchè ultimato, compreso anche l'armamento della via: mancano solo alcuni lavori di finimento nei fabbricati e la regolarizzazione delle scarpate nei rilevati.

2. *Tronco Spilamberto-San Donnino*, della lunghezza di m. 10,447.25. Sono ultimati: il piano di formazione dell'argine stradale nonchè le opere d'arte. I fabbricati delle stazioni e delle fermate, possono pure considerarsi finiti, non mancando che dei soli lavori di finimento.

3. *Tronco San Donnino-Modena.* I lavori sono poco sviluppati ed in dicembre vennero sospesi in seguito a divergenze insorte fra il concessionario ed il sub-concessionario della ferrovia.

><

Diamo le informazioni che abbiamo promesso nel precedente numero del *Monitore*, intorno al progetto esecutivo del tronco da Briatico a Parghelia, nella linea litoranea Eboli-Reggio.

Il nuovo tronco di ferrovia misura la lunghezza di m. 10,987, e l'importo totale dei relativi lavori è valutato di L. 2,827,000, ciò che corrisponde al costo medio chilometrico di L. 257,294.02. Nel suo andamento planimetrico si hanno m. 3,845.75 di tratti in curva con raggio variabile fra m. 400 e m. 600; e m. 7,141.68 di tratti rettilinei; la pendenza massima che si incontra nell'altimetria è quella del 12 per mille.

Lungo il tronco esiste una sola stazione, quella di Briatico. Le opere d'arte progettate sono 64, delle quali 59 minori, compresivi 5 ponti da m. 10 e n. 5 speciali, cioè:

1. manufatto sul Burrone Spartivento in 5 archi della luce di m. 14 caduno e della lunghezza totale di m. 101.80;

2. ponte sul Rio di Santo, a travata metallica di m. 15;

3. viadotto sul Rio San Niccolò, in quattro arcate di m. 11;

4. ponte obliquo in ferro pel passaggio del Burrone Cannamele, della luce di m. 15;

5. ponte obliquo a travata metallica pel passaggio del Rio del Molino, di m. 24 d'apertura.

Sono inoltre progettati n. 5 muri di sostegno ed un cunettone di rivestimento.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono previste n. 7 case cantoniere doppie e n. 4 semplici, più una garetta.

I passaggi a livello proposti sono in numero di otto, tutti per strade vicinali o campestri di poca importanza.

L'armamento dovrà essere formato con rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer, del peso di Kg. 36 a metro corrente, della lunghezza di m. 9, posate su 11 traversine e collegate fra loro a giunto sospeso.

><

Ci informano da Bologna, che in seguito alle frane verificatesi nel rilevato stradale a destra del Panaro, lungo il tronco della ferrovia Bologna-Verona, compreso fra San Giovanni in Persiceto e San Felice, l'ultimazione del tronco medesimo dovrà necessariamente subire un ritardo di qualche rilievo.

Siccome però i lavori di riparazione delle frane predette dovranno eseguirsi nel tratto che succede alla stazione di Crevalcore, così sarà possibile aprire quanto prima all'esercizio la parte del tronco da San Giovanni Persiceto a Crevalcore.

><

È stato firmato il decreto ministeriale col quale è autorizzata l'aggiunta nella nomenclatura delle merci annessa alle vigenti tariffe, della voce « *Silice o terra silicea* » con la indicazione: per le due Reti continentali della classe ottava e della tariffa speciale n. 120, serie 5; e per la Rete Sicula, della classe ottava e della tariffa speciale 8, serie C, giusta la proposta all'uopo fatta dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con quelle dell'Adriatico e della Sicilia.

><

Le tre Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno di comune accordo stabilito di proporre al R. Ispettorato generale delle strade ferrate l'annullamento nella nomenclatura delle vigenti tariffe della voce « *catene di ferro; vedi ferro lavorato.* » Alla voce medesima, verrebbero sostituite altre, in guisa che il criterio nel modo di tassazione della merce di cui trattasi, sia quello dei millimetri di diametro del filo o di larghezza del metallo con cui è fatto l' anello della catena, nella stessa guisa che è stabilito dalle vigenti tariffe, per la distinzione del filo di ferro dal ferro in verghe, e di conseguenza classificare differentemente le catene minute appartenenti alle mercerie e quelle inferiori e superiori ad otto millimetri di diametro.

><

La Società per le ferrovie dell'Appennino Centrale (linea da Arezzo a Fossato) ha presentato una proposta per la riduzione, in via di esperimento, della attuale tariffa viaggiatori. Secondo la detta proposta verrebbe abolita la terza classe pei viaggiatori, e ridotta la base di tariffa per la prima classe a lire 0.06259, e per la seconda classe a L. 0.0452, compresa la imposta erariale del 13 0[0. I ragazzi di statura inferiore a m. 1 saranno trasportati gratuitamente nella stessa classe ove prenderanno posto le persone che li accompagneranno.

I biglietti di andata e ritorno godranno della riduzione del 20 0[0 sui prezzi sopraindicati.

><

Con Decreto 15 corrente dei Ministri pei Lavori Pubblici e per l' Agricoltura, Industria e Commercio, i trasporti di *filo di cotone ritorto preparato per licci da telai* sono assegnati alla prima categoria delle merci infiammabili ed esplodenti, in assimilazione delle sete nere in cordone.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. che non sia luogo ad applicazione di multa a carico dell'Impresa Ruggeri, e che si possa autorizzare la maggiore spesa occorrente in seguito al collaudo dei lavori del tronco Nardò Galatone-Alezio, nella ferrovia Zollino Gallipoli;

2. che possa essere approvata la transazione delle vertenze insorte colla Impresa Cavallo, in ordine alla esecuzione del contratto per i lavori d'armamento e di posa della via e dei meccanismi fissi, lungo il secondo tronco della ferrovia da Bologna a Verona;

3. che con talune riserve possano approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, due progetti preparati dalla Amministrazione delle strade ferrate Meridionali, relativi: il primo, ai lavori di ampliamento della stazione di Bussi nella linea da Castellamare Adriatico a Terni; ed il secondo, ai lavori d'ampliamento del piazzale e per l'aggiunta di un binario ad uso del servizio delle merci in stazione di Rolo-Novi, lungo la ferrovia da Mantova a Modena;

4. che si possano approvare tre verbali di accordi ed un atto di sottomissione dell'Impresa Valentini relativi alla esecuzione di tutti i lavori necessarî al compimento del tronco Solignano-Ghiare (della ferrovia Parma-Spezia) eccedenti i 6[5 della somma di appalto, alle condizioni stipulate nel relativo contratto e sotto riduzione del ribasso d'asta;

5. che il collaudo delle costruzioni ferroviarie, eseguite a spese e cura dello Stato, debba per regola essere eseguito da Ufficiali del Corpo Reale del Genio Civile.

><

Nelle adunanze tenutesi ieri, 27, dal Consiglio di Amministrazione e dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta A. Raggio e Ratto di Genova per

fornitura di Kg. 750,000 di ferro in barre, quadrato, piatto e tondo:

2. Colla Ditta B. Mongenet e figli di Torino per fornitura di Kg. 50,000 di ferro in barre:

3. Colla Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano per fornitura di 220 rotaie e 48 controrotaie in acciaio del peso di Kg. 43,660;

4. Colla Ditta Michele Ansaldi di Torino per fornitura di N. 80 binde a carrello mobile per locomotive;

5. Colla Ditta Pozzi Giuseppe di Milano per fornitura di Kg. 140,000 di chiavarde a testa sferica con rosetta, mod. 2:

6. Coll'Impresa Ferdinando Nelli di Viareggio per appalto lavori di costruzione opere di difesa nell'interno della Galleria del Fréjus:

7. Coll'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche in Napoli per fornitura di Kg. 84,000 di arpioni in ferro per l'armamento Vignole 1°, tipo:

8. Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri per fornitura di Kg. 220,000 di chiavarde a becco con rosetta;

9. Collo stabilimento Metallurgico di Piombino per fornitura di Kg. 120,000 di chiavarde a becco con rosetta, mod. 2:

10. Colla Ditta Macchi, Izar e C. di Milano per fornitura di Kg 200,000 di chiavarde a becco con rosetta, mod. 2;

11. Colla Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente per fornitura di Kg. 300,000 di chiavarde a becco con rosetta, mod. 2.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Generale delle strade ferrate:

L. 21,420.28 per rifacimento in acciaio di metri 2896 di binario fra Torre Annunziata e Castellamare;

L. 61,805 per acquisto di macchine ed utensili occorrenti per le officine di Pietrarsa e dei Granili;

L. 22,684 per acquisto di un carrello trasbordatore da 60 tonnellate occorrente per la stazione di Torino;

L. 9,870 per adattamento locali in stazione di Pisa Centrale;

L. 5,650 per sostituzione di una piattaforma in stazione di Pisa Centrale:

L. 5,100 per sostituzione di piattaforme in stazione d'Ivrea;

L. 13,500 per costruzione di tavolati metallici fra Taranto e Reggio;

L. 1550 per completamento chiusura della stazione di Bruno;

L. 590 per rifacimento di binario fra la galleria Sella e la stazione di Santuario, sulla linea Bra-Savona;

><

Il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo, dietro proposta del Direttore generale, ha conferite le seguenti nomine nel personale superiore:

DIREZIONE GENERALE. — *Divisione Tariffe, Trasporti e Litigi* — Il f. f. d'Ispettore Principale, Cav. Avv. Carlo Gabetti, nominato *Ispettore Principale;* i Legali Avv. Giorgio Carbone e Dott. Carlo Osma, nominati *Ispettori Legali.*

Ragioneria Centrale. — Il Sotto Capo Controllo, cav. Enrico Rapazzini, nominato *Capo Controllo;* il Capo Ufficio, Giovanni Cortassa, *Sotto Capo Controllo;* l'Ispettore Cav. Rag. Emilio Lissoni, *Ispettore principale;* i Capi Ufficio, Giovanni Battista Degola e Carlo Manetti, *Ispettori.*

Servizio dei Telegrafi. — Il Capo Divisione dei Telegrafi, Comm. Ing. Marco Maroni, nominato *Ingegnere Capo del Servizio dei Telegrafi.*

Servizio del Materiale. — Il Capo Sezione, Ingegnere Edoardo Thierbach, nominato *Ingegnere Capo Sezione Principale.*

Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori. — Il Capo Sezione Principale Ing. Cav. Luigi Bianco, nominato *Ingegnere Capo Divisione.*

1° COMPARTIMENTO. — *Servizio Attivo del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori.* — Il Capo Sezione Principale Aggiunto al Capo del Servizio Attivo Dott Cav. Giuseppe Carnelutti, nominato *Capo Divisione.*

Servizio del Movimento e Traffico. — L'Ispettore Sig. Cav. Nuzio Querini, nominato *Ispettore Principale* e preposto all'Ispettorato Principale di Alessandria; il Capo Stazione Cav. Emilio Panizza, *Ispettore.*

Servizio della Trazione. — I Capi Sezione Reggenti le Sezioni Principali Cav. Carlo Croce, Cav. Ambrogio Ferrara-Bardile e Cav. Augusto Alphand, nominati *Capi Sezione Principali.*

2° COMPARTIMENTO. — *Direzione dell' Esercizio.* — L'Ispettore Cav. Giuseppe del Tufo, nominato *Ispettore Principale;* il Capo della Sezione Telegrafi Cav. Fabio Binda, *Ispettore Principale.*

Servizio del Mantenimento e Lavori. — L'Ing. Capo Sezione Cav. Antonio Ciraolo, nominato *Ingegnere Capo Sezione Principale.*

Servizio del Movimento e Traffico. — L'Ispettore Principale Cav. Enrico Galli, nominato *Capo Divisione;* il Capo Stazione f. f. di Ispettore Cav. Carlo Bernardi, *Ispettore;* il Capo Stazione Egisto Ghelardi, *Ispettore;* il Capo Ufficio Gaudenzio Soleri, *Ispettore.*

Servizio della Trazione. — All' Ingegnere Ispettore Principale, Cav. Alfonso Cousin, è conferito, come ad personam, il grado di *Capo Divisione.*

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. Il preventivo di L. 33,000 occorrente per il rifacimento in acciaio di m. 3996 di binario ora in ferro del modello Meridionali sul tronco Cotrone-Cutro della linea Taranto-Reggio;

2. Il progetto e preventivo di spesa di L. 20.000 occorrente per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia dal fiume Sele al Km. 96 della Napoli-Metaponto, fra le stazioni di Campagna e di Contursi;

3. Il preventivo di L. 13,590 per lavori di riparazione ai guasti causati dal terremoto ai fabbricati ferroviari del tronco Albissola-Cervo nella linea Genova-Ventimiglia;

4. Il preventivo della spesa di L. 4100 occorrente per rinforzare la travata in legno del ponte sul rio San Marco nella linea Castellammare-Porto;

5. Il preventivo della spesa di L. 21,400 occorrente per il rifacimento in acciaio di m. 2634 di binario in ferro, modulo 2, nel tronco da Troffarello a Villastellone nella linea Torino-Cuneo;

6. Gli elaborati di gara per l'appalto della fornitura di

macchine-utensili e delle relative trasmissioni, destinate al riparto ruote nelle officine dei Granili;

7. Il preventivo della spesa di 38,800, occorrente pel rifacimento in acciaio con rotaie di m. 9 del tipo 1 delle ferrovie complementari, di m. 3996 di binario fra i Km. 336,815 e 340,871 della linea Taranto-Reggio, e di due scambi in stazione di Monasterace;

8. Il preventivo di L. 1300 per impianto di parafulmini a difesa del fabbricato viaggiatori e del magazzino merci in stazione di Balvano (linea Napoli-Metaponto);

9. Il preventivo di L. 2300, occorrenti per il consolidamento di n. 8 case cantoniere fra i Km. 171 e 293, della linea da Taranto a Reggio;

10. Il preventivo di L. 12,000 per lavori necessari onde mantenere la continuità dell'esercizio nella galleria Raineri, presso Alba, nella linea Cavallermaggiore-Alessandria;

11. Il preventivo di L. 1100 per lavori di ampliamento del piazzale delle merci nella stazione di Ponte a Elsa sulla linea Chiusi-Empoli;

12. Il preventivo pel rifacimento in acciaio con rotaie da m. 9 del primo tipo delle ferrovie complementari, di m. 8865 di binario in ferro fra le stazioni di Policoro e Novasi, lungo la linea Taranto-Reggio. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 125,617, non comprese L. 67,500, le quali rappresentano il valore del materiale metallico di armamento;

13. La proposta di spesa di L. 122,000 per provvedere all'acquisto di varie macchine destinate alle officine dei Granili, e precisamente al riparto dei calderai;

14. La proroga, in via di esperimento per un anno, della concessione Candiani e Biffi, relativa ai trasporti per Roma ed oltre verso Napoli di solfato d'allumina proveniente da Milano.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. Proposta per sistemare le cunette ed i muri di sostegno nella trincea stazione di Caldiero nella linea Venezia-Peschiera, spesa preventivata L. 3790;

2. Proposta per la costruzione di cancellate in ferro a chiusura del piazzale esterno e della strada d'accesso alla stazione di Foggia, spesa preventivata L. 9120;

3. Proposta per la sistemazione del deposito locomotive in stazione di Udine in modo di stabilirvi un dormitorio per il personale di macchina;

4. Proposta per la ricostruzione di sei tratti di muri di chiusura della stazione di Castellammare Adriatico, sulla linea Ancona-Foggia, rovinati in seguito alla piena ultima del torrente Pescara;

5. Proposta per la ricostruzione di due ponticelli sulla linea Dossobuono-Legnago, sostituendo, alle travate metalliche, i vôlti in muratura, spesa L. 6700;

6. Proposta pei lavori da eseguire per la fornitura ed impianto di n. 3 gru da pesi, della portata di 6 tonnellate ciascuna, a larga base in ghisa, senza fondazione, per le stazioni di Civita Castellana, Gallese ed Orte, spesa occorrente L. 12,940;

7. Proposta per la demolizione dell'attuale loggetta esterna e costruzione di una tenda metallica nella parte centrale del fabbricato viaggiatori della stazione di Padova, spesa occorrente L. 6560;

8. Proposta per lavori da eseguire per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Ponte San Marco; spesa occorrente L. 24,580.

Cronaca Parlamentare delle ferrovie. — *Camera dei Deputati.* — Nella seduta del 23 corrente il Ministro di Agricoltura e Commercio, anche a nome dei suoi Colleghi delle Finanze e dei Lavori pubblici, presentò il progetto di conversione in legge del decreto reale 24 gennaio 1886, n. 3637, costitutivo del Consiglio delle tariffe delle strade ferrate.

Nella medesima seduta fu annunziata la seguente domanda di interpellanza, presentata dagli onorevoli Fazio, Falconi e Cardarelli: « I sottoscritti dimandano di interpellare l'onorevole ministro dei Lavori pubblici intorno al ritardo nella costruzione delle ferrovie Isernia-Campobasso e Cajanello-Isernia. »

Nella seduta, poi, del 25 fu annunciata un' altra interpellanza, la seguente dell'on. Petronio: « Il sottoscritto desidera interrogare l'on. Ministro dei Lavori pubblici sull' indugio alla discussione dei progetti ferroviari in generale, e sulla sorte del tronco Sparanise-Gaeta in particolare. »

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Olandesi. — Affermasi che il governo delle Indie Neerlandesi voglia, coll'approvazione del governo centrale, costrurre una ferrovia a scopo di dare valore alle cave di carbon fossile scoperte da molto tempo nella provincia di Sumatra, e non ancora esercite. Queste cave sono, dicesi, di carbone di 1ª qualità e ne contengono, ad estimo fattone, 200 milioni di tonnellate.

I lavori per la nuova ferrovia saranno compiuti in sei anni e costeranno circa 16,000,000 di fiorini.

Ferrovie Corse. — Il ministro dei Lavori pubblici in Francia ha autorizzata la Compagnia delle ferrovie dipartimentali ad aprire al pubblico servizio la linea Bastia-Corte dal 1 febbraio del corrente anno. Questa linea misura 73 chilometri e 802 metri.

È stata del pari autorizzata, per la medesima epoca, l'apertura del tronco Casamozza-Tallone della linea Casamozza-Fium Orbo; questo tronco misura 46 chilometri e 859 metri.

Ferrovie dell'Unione Tedesca. — La *Gazzetta dell'Unione Tedesca delle ferrovie* pubblica che alla fine del 1887 la rete dell'Unione Tedesca comprendeva 69,055 chilometri, esercitati dalle seguenti amministrazioni componenti l'Associazione:

Tedesche chilometri 38,878; Austro-Ungheresi chil. 24,293; Olandesi e Lussemburgiane chil. 2,770; Belghe, Rumene, Russo-Polacche chil. 3,114.

Al principio dello scorso anno 1887 la lunghezza della Rete ammontava a 66,003 chilometri; di modo che nel medesimo anno la rete s'accrebbe di 3,052 chil., mentre nel 1886 erasi accresciuta di soli 1,503.

Il seguente prospetto indica le proporzioni di concorso delle diverse amministrazioni nell'aumento del 1887:

Amministrazioni	Chilometri	Rapporto
Tedesche	986	32,3
Austro-Ungheresi	1356	44,4
Olandesi	94	3,1
Rumene	615	20,2

Ferrovie Americane. — Nel 1887 furono costruiti 20,484 chilometri di ferrovie negli Stati Uniti colla spesa di circa 1,625,000,000 di lire fornite, per la massima parte, da capitalisti europei. La lunghezza totale delle ferrovie negli Stati Uniti raggiunge ora i 242,653 chilometri; e l'aumento dei 20,484, avutosi nello scorso anno 1887, è il massimo a cui siasi toccato dal 1882, durante il quale furono costrutti 18,724 chilometri.

Notizie Diverse

Concorso. — La Deputazione Provinciale di Torino ha aperto un concorso, per titoli, alla carica di Ispettore Centrale dell' Ufficio Tecnico.

Nei concorrenti richiedesi: età non maggiore di anni 50, qualità di ingegnere laureato, servizio effettivo di cinque anni in tale qualità, moralità e buona costituzione fisica.

All' Ispettore è assegnato lo stipendio annuo di lire 6000 con aumento d' un decimo ogni quinquennio e con diritto alla pensione di riposo.

La domanda e i titoli debbono essere indirizzati, non più tardi del 29 febbraio prossimo, al Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale di Torino.

Distribuzione dell' acqua a Brooklyn. — La città di Brooklyn, negli Stati Uniti, consuma giornalmente 200,000 metri cubi d'acqua.

Non vi hanno fiumi nè serbatoi naturali; ma v'ha, in riva al mare, un sottosuolo acquifero di cui cercasi trarre profitto, L'acqua dolce di questo strato è estratta mediante un sistema di tubi che si innestano alle canne d' aspirazione di grandi pompe che possono fornire 20,000 m. c. d'acqua per ciascuna; quattro di queste funzionano già. Le pompe poi scaricano l'acqua in un canale in muratura che la conduce alla città.

L'impianto del sistema d'aspirazione non ha dato luogo a grandi difficoltà e funziona assai bene. Un simile procedimento potrebbe essere adoperato da parecchie città costrutte sopra un suolo acquifero o vicino ad esso; tanto più perchè non vi ha bisogno di filtrare l'acqua.

Ed è appunto un consimile sistema che, fra gli altri progetti, fu presentato nello scorso autunno al Municipio di Milano nel concorso per dotare di acqua potabile quella città.

Bibliografia. — *Sulla sicurezza dei teatri in caso d'incendio.* — Notizie ed osservazioni sui mezzi atti a prevenire e combattere l'incendio, e sulla parte che spetta al pubblico nella questione, esposte dall'Ing. Daniele Donghi, dell'Ufficio Tecnico Municipale di Torino. — Un volume di 92 pagine, edito da *Camilla e Bertolero* di Torino — lire 2.25.

Gli incendi di teatri avvenuti in questi ultimi tempi ed i recentissimi dei teatri di Islington e Bolton, dimostrano come venga a proposito questa pubblicazione colla quale l'autore si è prefisso di manifestare al pubblico le cause degli incendi e le terribili conseguenze di questi, provandole con evidenti statistiche e come finora non si sia pensato seriamente al modo di evitare tali disastri. L'autore accenna poi a tutti i mezzi preventivi e repressivi, toccando così la grave questione dai diversi lati, umanitario, economico, tecnico, ecc., e si rivolge al pubblico e ai tecnici perchè vogliano interessarsi di così vitale argomento, promovendo senza indugi quella serie di studî e discussioni da cui solamente si può ottenere una pratica soluzione della questione. Raccomandiamo il volume ai nostri lettori.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			21 Gennaio	Gennaio 28
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 797	800
»	»	Mediterranee	» 612	612
»	»	Sicule	» 535	—
»	»	Sarde (preferenza)	» 287	275
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 390	388
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 542	542
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 317	315
»	»	» 2ª emiss.	» 308	308
»	»	Centrale Toscana	» 525	525
»	»	Meridionali	» 322	320
»	»	Sarde, serie *A*	» 316	315
»	»	» serie *B*	» 313	312
»	»	» 1879	» 318	318
»	»	Pontebba	» 473	475
»	»	Nord-Milano	» 262	262
»	»	Meridionali Austriache	» 294	293

CONVOCAZIONI

Strade Ferrate Meridionali. — Pel 20 febbraio alle ore 12 merid. è convocata l'Assemblea straordinaria degli Azionisti presso la Sede della Società in Firenze (V. pagine *Annunzi*)

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione del Genio Militare di Firenze (31 gennaio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una fabbrica ad un solo piano per scuderia e magazzini di due batterie nel bastione Cavaniglia nell'ex fortezza da Basso in Firenze. Importo L. 40.000. Cauzione L. 4.000. Lavori compiuti in 150 giorni.

Prefettura di Piacenza (1 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di prolungamento a valle della nuova difesa frontale al Tinazzo in destra di Po. Importo lire 96.311. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 80 giorni.

Prefettura di Mantova (2 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la difesa frontale del Froldo Zottole sulla sinistra della Secchia tra i segnali 54 e 55 del comprovsorio S. Benedetto di Po. Importo L. 11.056. Cauzione prenvisoria L. 500. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 40 giorni.

Comune di Palombara Sabina (2 febbraio, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione del Cimitero nella frazione Castel Chiodato. Importo ridotto L. 6248.24. (V. n. 1 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale Parmense (2 febbraio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la sistemazione ed aprimento delle strade d'accesso al nuovo ponte sul Taro al Martorano (metri 7153.68). Importo ridotto L. 67,631,88. (V. n. 1 del *Monitore*).

Prefettura di Forlì (3 febbraio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di manutenzione novennale della strada nazionale n. 42 da Pontassieve a Forlì ed il confine toscano. Importo annuo L. 3350. Cauzione mezza annata. Fatali a 15 giorni.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (4 febbraio, ore 11, fatali). — Appalto delle opere e provviste per la manutenzione del tronco di strada provinciale della Val Grande di Sesia, compreso fra l'abitato di Mollia e quello di Alagna. Importo annuo ridotto L. 3127,95. Cauzione provvisoria L. 460. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 1100.

Prefettura di Ferrara (6 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per i lavori di risarcimento, con buzzoni, sassi e massi trachitici di Monselice, della difesa frontale subacqua del Froldo Griffa in destra di Po di Goro. Importo L. 35.334. Cauzione L. 1800. Lavori ultimati in 100 giorni.

Deputazione Provinciale di Alessandria (6 febbraio, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione del 1.o incanto). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione del tronco della strada provinciale Annone-Nizza, compreso fra l'abitato di Rocchetta Tanaro e il termine della chiusa di Costigliole verso Incisa. L'importo dell' appalto risulta nella descrizione seguente: — 1. Occupazione di terreno e indennità provenienti dalla costrusione della strada qualunque ne sia la causa; importo a corpo L. 45,555. — 2. Movimenti di terra di qualunque natura; importo a corpo L. 36,636.33. — 3. Incassamento per la massicciata e seminazione scarpe; importo a corpo L. 938.09. — 4. Scavi di fondazione, demolizioni, pali, calcestruzzo, muratura di ogni genere, di bitume, pietra da taglio, lavori in legname ed in ferro per qualsiasi opera d'arte; importo a misura L. 27.381. — 5. Ghiaia e pietrisco per la carreggiata; importo a misura L. 24,168.74. - 6. Parracarri; imp. a misura L. 4.040. — 7. Spese per tracciamenti, avarie, abbattimento di piante e sradicamento delle relative ceppaie, e per gli obbighi, di cui agli articoli 11 e 19 del capitolato generale compresa la manutenzione dei lavori sino alla finale collaudazione; importo a corpo L. 4,730.84. — Importo totale dei lavori a corpo L. 87,910.26. Importo totale dei lavori a misura L. 55,689.74. Somma a base d'asta L. 143.600. Somma a disposizione dell'Amministrazione per lavori ad economia L. 600. Importo generale dell'appalto L. 144.200. Fatali 21 febbraio, ore 10 ant. (V. num. 51 del *Monitore*).

Municipio di Saronno (8 febbraio, ore 12 merid., 2.a asta, per deserzione 1.0 incanto). — Appalto novennale per la manutenzione di queste strade comunali. Importo annuo lire 4763.43. (V. n. 1 del *Monitore*).

Municipio di Barletta (12 febbraio, ore 12 merid., fatali). — Appalto della sistemazione della via Nazaret con basolato condotto sottoposto. Importo ridotto L 43844. (V. n. 1 del *Monitore*).

Intendenza di Finanza in Catanzaro (20 febbraio. ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione di una caserma ad uso delle Guardie di Finanza nella contrada Mandravecchia presso il fiume Vitravo nel Comune di Casabona. Importo L. 17050. Cauzione provvisoria L. 730. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 18 mesi

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera della tettoia, rimessa locomotive delle *Ferrovie Secondarie Sarde* a Cagliari, per conto dell'Impresa G. Marsaglia.

Direzione del Genio Militare di Messina. — L'appalto per lavori di consolidamento della strada militare S. Rizzo Antennamare presso Messina, fu aggiudicato al signor Giovanni Contino, a Messina, per L. 11.910.

Città di Modena. — L'appalto per i lavori occorrenti al rinfianco dell'argine della botta Lazzari, venne aggiudicato al signor Montanari Adriano, a Bomporto (Modena), per lire 14,296.22.

Amministrazione Provinciale di Abruzzo-Citeriore. — L'appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione di un ponte in muratura sul fiume Sangro, Sotto Archi, ecc. venne aggiudicato al signor Domenico Mirani, a Pigna d'Intelvi, per L. 364.000. (V. n. 48 e 53 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Ancona. — L'appalto dei lavori di consolidamento delle travature solari nelle Caserme di San Francesco e Cappuccini, fu aggiudicato al signor Volponi Celeste, ad Ancona, per L. 5665,25.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart., (Spezia). — L'appalto per la costruzione di una barca di ferro omogeneo, venne aggiudicata alla ditta E. Cravero e C, a Genova, che offerse il ribasso del 1.05 0|0.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 11 *al* 20 *Gennaio* 1888.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio — Rete principale	4050		4027			
» secondaria	524	4574	423	4450	124	—
Media in esercizio		4563		4391	172	—
Viaggiatori		1,111,388.01		975,156.06	136,231.95	—
Bagagli e Cani		50,581.79		45,200 77	5,381.02	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]		290 068.66		272,358.49	17,710.17	—
Merci a P. V.		1,494,860 92		1,298,250.87	196,610.05	—
(2) TOTALE		2,946,899.38		2,590,966.19	355,933.19	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 20 *Gennaio* 1888.

Viaggiatori	26,687,830 87	24,858,182.82	1,829,648.05	—
Bagagli e Cani	1,296.529 82	1,159 340.11	137,189.71	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	6,590,394 53	5,955,841 25	634,553.28	—
Merci a P. V.	32,965,291.82	29,879,906.78	3,085,385 04	—
(2) TOTALE	67,540,047.04	61,853,270.96	5,686,776.08	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	647.95	585.66	62.29	
riassuntivo	14,886 50	14,170.28	716 22	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 11 *al* 20 *Gennaio* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda da Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori	3,405.75	11,445.70	936,80	2,294 85	714 05	2,266.70	1,166.30	2,551.60	4,060 60	1,179.85	1.055,60	3,628.15
Bagagli	56.55	1[illegible]4.00	14.95	23.15	12 30	45.65	7.60	7.45	43 1[illegible]	7.65	9.80	136.10
Merci G. V.	228.15	1,548.80	78 60	246 15	298 65	154.60	3,162.50	63.35	161.10	33 65	»	64 05
Id. P. V. A.	47.40	1,211.75	»	28.65	»	186.15	»	»	-	36.90	»	5,30
Id. P. V.	3,412.80	4,015.30	790.25	1,766 95	2,087.40	583 55	299.60	78.90	1,268.15	107.40	»	178.30
Totali	7,150.65	18,395.55	1,820,60	4,359.75	3,112.40	3,236.65	4,636,00	2,719.30	5,538.00	1,365.45	1,065.40	4,011.90

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

18ª Decade — Dall' 21 al 31 dicembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
	PRODOTTI DELLA DEADE							
1887	128.085 47	2.373 47	14 551 73	112.204 72	3.129 69	260.314 08	606 00	429 61
1886	114 371 31	2 539 20	12 339 27	115.477 16	2.811 90	247.533 81	606 00	408 48
Differenze nel 1887	+ 13.714 16	— 165 73	+ 2 211 46	— 3.272 44	+ 317 79	+ 12.805 24	»	+ 21 13
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE							
1887	1.551 456 99	30.475 38	237.873 32	1.851.456 97	30.539 28	3.709 679 94	606 00	6.121 79
1886	2.062.491 52	41.702 48	215.401 78	3.030 213 24	40.864 17	4.390.679 19	606 00	7.245 35
Differenze nel 1887	— 511.037 53	— 11.227 10	+ 22.468 54	— 173.756 27	— 7.324 89	— 680 877 25	»	— 1.123 56
	RETE COMPLEMENTARE PRODOTTI DELLA DECADE							
1887	5 851 02	56 05	524 79	1.129 01	22 10	7.582 97	64 00	118 48
1886	3.214 45	59 35	103 05	309 73	38 95	3.755 53	31 00	121 15
Differenze nel 1887	+ 2.606 57	— 3 30	+ 421 74	+ 819 28	— 16 85	+ 3.827 44	+ 33 00	— 2 67
	PRODOTTI DAL 1 LUGLIO AL 31 DICEMBRE							
1887	65 851 23	962 52	7.537 14	20.109 02	662 90	91.340 90	64 00	1.474 08
1886	61.565 73	685 60	1.696 44	4.140 74	787 25	68 875 76	31 00	2.221 80
Differenza nel 1887	+ 3 563 50	+ 276 92	+ 5 840 70	+ 15.968 28	— 124 25	+ 25.465 14	+ 33 00	— 747 72

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni, interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

1ª Decade — Dal 1° al 10 gennaio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

col parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1888	756.103 72	27.799 12	323.593 40	1.014.232 40	33 691 10	2.155.419 74	3.930 00	541 56
1887	672.626 78	23.418 45	246.830 11	881.851 73	25.289 46	1.850 016 53	3.980 00	464 83
Differenze nel 1888	+ 83.476 94	+ 4 380 67	+ 76.763 29	+ 132.380 67	— 8.401 64	+ 305 403 21	»	+ 76 73
	RETE COMPLEMENTARE PRODOTTI DELLA DECADE							
1888	36.598 05	642 47	3.223 56	23.483 29	1 040 55	65.037 92	805 00	80 79
1887	30.332 74	419 27	2.691 44	17.40 93	705 04	51.612 42	686 00	75 21
Differenze nel 1888	+ 6.2.5 31	+ 223 20	+ 529 12	+ 6.012 36	+ 335 51	+ 13.395 50	+ 118 00	+ 5 58

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	1.644 80	1.060 40	+ 584 40
Merci	507 45	352 40	+ 155 05
Introiti diversi	86 30	73 10	+ 13 20
Totali	2.238 55	1.485 90	+ 752 65

ANNUNZI

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI. Sabato, 4 Febbraio 1888 NUM. 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA...........	L. 20	11	6
PER L'ESTERO..........	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi............. Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

AVVISO

Preghiamo quei nostri associati, che sono in ritardo di rinnovare l'abbonamento pel 1888, a volerci rimettere sollecitamente il relativo importo, affine di non subire interruzioni nel ricevimento del giornale.

L' AMMINISTRAZIONE.

IL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI

In riserva di stralciare le parti più importanti della elaborata Relazione dell'on. Romanin Jacur sul Bilancio d'assestamento dei lavori pubblici per l'esercizio 1887-88 — che riceviamo all'ultimo momento — crediamo utile di riprodurre frattanto le seguenti conclusioni riferentisi alle gravi questioni delle spese ferroviarie:

« Da tutto questo carteggio, che noi crediamo debito nostro pubblicare integralmente, ringraziando il ministro di averci esposto tutta la verità, per quanto dura, emergono alcuni fatti sulla cui importanza sarebbe pericoloso formarsi delle illusioni. Le condizioni dell'amministrazione dei lavori pubblici sono tali che il *sapere* quali sono gli *impegni contratti*, e quando *vengono a scadenza* costituisce una vera scoperta.

« L'onorevole ministro con tutta franchezza dimostra chiaramente colle sue dichiarazioni che quando nel 18 aprile 1887 presentò il suo disegno di legge *per i provvedimenti riguardanti le strade ferrate nel regno*, e chiese i 121,000,000 non era in grado di rendersi esatto conto di questi maggiori impegni, di cui porge oggi l'annunzio: dappoichè se noti gli fossero stati, nessuno deve dubitare che li avrebbe allora annunziati chiedendo i mezzi relativi; ai quali avrebbe potuto provvedere il Parlamento insieme agli altri 121 milioni, coordinando questa all'altra necessità. E se non lo fece è legittimo quindi supporre che si sia limitato ai 121 milioni, solo perchè quella somma risultava dal maggior costo di 19 linee la cui costruzione era compiuta.

« Per le altre, per le quali la costruzione era in corso, non solo era ignoto allora il di più che avrebbero costato ad opera compiuta, ma era altresì ignoto il *quanto* avrebbero addimandato i lavori in corso di esecuzione e per i quali esistevano omai imprescindibili impegni. E neppure oggi questo conto esatto e complessivo è possibile di avere.

« Ragioni certamente di molto rilievo impongono ora, e certo suo malgrado, al ministro di venire innanzi al Parlamento colla fatta proposta, tanto più grave dacchè si tratterebbe di disfare in novembre quello che si è voluto stabilire in fine di luglio, onde sarebbe proprio il caso di far meritare al nostro Parlamento l'apostrofe del poeta:

.. . che fai tanto sottili
Provvedimenti ch'a mezzo novembre
Non giunge quel che tu d'ottobre fili.

« E queste ragioni ci sono infatti e a noi vengono dimostrate dalla fretta con cui il ministro insiste nella fatta richiesta, proprio alla vigilia della presentazione del disegno di legge, che per l'articolo 3 della legge 24 luglio 1887 deve produrre e che conterrà, sì come asserisce anche ora, « importanti risoluzioni in materia di costruzioni ferroviarie », e sono esposte dal ministro stesso quando dichiara che: « dovendo provvedere al riparto dei 132 milioni assegnati per legge a ciascheduno dei due esercizi 1887-1888 e 1888-1889 si è dovuto tener conto in primo luogo degli impegni arretrati, distintamente per ciascheduna linea, e di qui è risultato che i 132 milioni dell'esercizio in corso non sono neanco sufficienti a pagare le passività che già si conoscono. »

« E dall'altra dichiarazione successiva: « che coi chiesti 30 milioni a male pena si possono assolvere le passività che verranno a scadenza in corso d'anno, cosicchè non saprebbe rispondere della regolarità del servizio, qualora fosse deciso altrimenti. »

« Noi siamo quindi in presenza di un maggior dispendio di 30 milioni, al quale è *urgente* ed *indilazionabile* il provvedere, senza che sia almeno per ora possibile conoscere qual' altra maggior somma si renderà necessaria *per assolvere del tutto gli impegni finora contratti*.

« Se questa non è una situazione grave, noi non sappiamo

davvero quale altra possa meritare di essere in cotal modo definita. Sulle cagioni che l'hanno creata, dopo tutto quello che nelle diverse relazioni della Commissione generale del bilancio se n'è detto, è qui inutile soffermarsi, dappoichè sono a tutti note, ma per chi pur non volesse con pochi istanti d'attenzione formarsene un concetto chiaro e riassuntivo, consigliamo la lettura della risposta data ad una nostra domanda dal presidente della Corte dei conti che figura stampata nella nostra relazione, stampato 195 A, 1ª Sessione della attuale legislatura.

E qui la relazione — dopo avere soggiunto: « ora che ai *trenta* milioni convenga e sia urgente provvedere, la Commissione purtroppo deve riconoscere » — svolge le ragioni per le quali la Commissione, pur riconoscendo che gli offerti schiarimenti dimostrano all'evidenza che i 30 milioni occorrono e dichiarando che in massima bisognerà trovar modo di secondare la richiesta del ministro, propone la soppressione dell'art. 6 rinviandolo ad un disegno di legge speciale.

In seguito l'on. relatore così conclude:

« Vedrà la Camera se, alla vigilia di dover prendere delle *importanti risoluzioni in materia di costruzioni ferroviarie*, in presenza dei fatti che sono emersi in questi ultimi tempi, tanto in materia ferroviaria quanto in materia di opere stradali ordinarie, e quando molte e diverse leggi anche per altra specie di opere pubbliche, che impegnano per grosse somme i bilanci avvenire, debbono ancora attivarsi, vedrà, diciamo, se sia il caso di pensare a qualche particolare provvedimento il quale conduca a modificare per migliorarla l'amministrazione dei lavori pubblici.

« Noi sappiamo benissimo che i gravi inconvenienti che oggi dobbiamo lamentare e le cui conseguenze siamo costretti a subire, non sono da imputarsi esclusivamente alla detta amministrazione, ma non possiamo nè dobbiamo assolverla della sua parte di responsabilità.

« Le condizioni che consigliarono il Parlamento a far frettolosamente leggi per lavori pubblici di gran mole e che impegnarono per grosse somme l'avvenire, sono mutate, e noi crediamo che fatta esperienza quind'innanzi andremo più cauti e non ripeteremo, specialmente, disposizioni che permettano di confondere insieme le diverse opere o di far passare le une innanzi alle altre; noi confidiamo che saranno giovevoli, sia i miglioramenti di cui già ci sono buone traccie nello stato di previsione presentato pel 1888-89, sia i maggiori controlli che si otterranno con le modificazioni alle leggi di contabilità e della Corte dei conti, che il ministro delle finanze nella sua esposizione finanziaria ci ha annunciati allo studio, ma pensiamo francamente che qualche cosa sia da farsi altresì nell'organismo dell'amministrazione dei lavori pubblici. »

CRONACA PARLAMENTARE DELLE FERROVIE

Camera dei Deputati. (*Seduta del* 30 *Gennaio*). — L'onorevole Maffi chiese che fosse stabilito il giorno dello svolgimento della sua interpellanza, diretta al Ministro dei Lavori pubblici, intorno: « *alla legale applicazione dei regolamenti e degli organici del personale ferroviario avendo la questione formato oggetto di pratiche d'ufficio rimaste insolute.* » Il ministro Saracco propose che questo svolgimento sia fatto lunedì prossimo, 6 febbraio; l'onorevole Maffi acconsentì; e così fu stabilito.

— L'onorevole Fazio svolse un'interrogazione al Ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni del ritardo alla costruzione della ferrovia Caianello-Isernia-Campobasso e per sapere che cosa ci sia di vero in certe voci di concessione del tronco Sulmona-Isernia, mentre non si parla di quello di Isernia-Campobasso. — Il senatore Saracco rispose che le ragioni del ritardo sono sempre le solite: cioè che mancano generalmente i progetti esecutivi delle opere, e che mancano i fondi disponibili in bilancio, per modo che nuovi lavori non possono iniziarsi senza esplicita autorizzazione del Parlamento. (*Bene!*) Ma riconoscendo che questo stato di cose è incompatibile, disse che il Governo presenterà fra qualche giorno un disegno di legge per provvedere al modo di completare le ferrovie decretate dalle leggi del 1879 e del 1882.

Non ha poi potuto intavolare patti equi e ragionevoli per il tronco Isernia-Campobasso, per difetto di progetti esecutivi; ma nel disegno di legge accennato, sarà provveduto acchè questo tronco di linea sia ultimato nello stesso tempo dell'altro Sulmona-Isernia. — L'on. Fazio non fu soddisfatto delle risposte ricevute, e si riservò di risollevare la questione quando si discuterà il disegno di legge annunziato dall'onorevole ministro.

— Il Presidente della Camera annunciò la seguente interrogazione dell'onorevole Arcoleo: « *Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sull'andamento dei lavori del tronco Valsavoia-Scordia e sugli intendimenti che ha rispetto alla costruzione della intera linea Valsavoia-Caltagirone.* » — Il ministro Saracco si dichiarò pronto a rispondere subito. — L'on. Arcoleo non si fermò a svolgere l'interrogazione perchè evidente; riservossi di prender parte alla discussione del disegno di legge testè annunziato dall'onorevole ministro, attendendo tuttavia una risposta sulla costruzione dell'intera linea Valsavoia-Caltagirone. — Il ministro dei lavori pubblici rispose che il primo tronco Valsavoia-Scordia è appaltato e ne affretterà i lavori; quanto al resto si provvederà col disegno di legge di cui ha parlato, e che comprenderà tutta la linea Valsavoia-Caltagirone.

— (*Seduta del* 31 *Gennaio.*) — L'onorevole De-Maria ricordò di aver presentato un mese addietro un'interrogazione relativa all'aumento della ricchezza mobile agli impiegati ferroviarii e domandò al ministro delle Finanze quando intendesse di fissarne lo svolgimento. Il senatore Magliani rispose che avrebbe detto la dimane se e quando avrebbe risposto. E l'on. De-Maria osservò che il ministro aveva già, altra volta, dichiarato che avrebbe risposto.

— Nella *seduta del* 1° *febbraio*, poi l'on. De-Maria chiese che la sua interpellanza fosse posta all'ordine del giorno per la seduta di lunedì 6 febbraio, nel qual giorno dovevasi appunto svolgere una analoga interpellanza dell'on. Maffi; quella cioè che abbiamo accennato in principio di questa cronaca.

E così fu stabilito, avendo il ministro Grimaldi, in nome dell'assente collega delle Finanze, accettata la proposta.

— (*Seduta del* 2 *febbraio.*) — L'on. Petronio svolse la seguente interpellanza: « *Il sottoscritto desidera interpellare l'on. ministro dei Lavori pubblici sull'indugio alla discussione dei progetti ferroviarii in generale, e sulla sorte del tronco Sparanise-Gaeta in particolare.* » Egli notò come il tronco da lui indicato con relativamente piccola spesa corrisponda ai bisogni evidenti di una fertile e ricca regione potendone svolgere in modo notevole la produzione;

mentre da altra parte sopperirebbe evidentemente ad un bisogno strategico congiungendo le nostre principali fortezze di Gaeta e di Capua. Si affidò infine all'equanimità del ministro perchè traduca in atto promesse che si ripetono da venti anni

Il senatore Saracco, ministro dei Lavori pubblici, rispose che il disegno di legge che ha testè presentato racchiude tutto il programma ferroviario del Governo; nel quale si comprende anche il tronco Sparanise-Gaeta.

Riconobbe che si è già studiato anche troppo quel tronco; ma spetterà al Parlamento il risolvere la questione principale, quella, cioè, se quel tronco debba essere costruito a parte, o compreso nella direttissima Roma-Napoli.

L'on. Genala parlando per fatto personale, negò di essere stato durante l'amministrazione dei lavori pubblici, largo di promesse e di aver creato illusioni relativamente al tronco Sparanise-Gaeta.

Se non che egli ritenne il tronco Sparanise-Gaeta come collegato alla direttissima Roma-Napoli fino a che nel 1886 il Consiglio superiore dei lavori pubblici escluse il tracciato di quella linea che comprendeva quel tronco; così si dovettero ordinare gli studi definitivi di quelle linee considerate di terza categoria. Compiuti gli studii, egli avrebbe bandito gli appalti quando ne fossero assicurati i mezzi finanziarii; al quale uopo aveva già dichiarato che si sarebbe rivolto al Parlamento. Non occorre poi che si discolpi di aver fatto fare studii per iscopo elettorale; giacchè si gloria di aver mantenuto la sua amministrazione affatto scevra dalla politica.

L'on. Petronio dichiarò di non aver rivolto simile accusa all'onorevole Genala; il quale però lo ebbe ad assicurare per iscritto che nel novembre 1886 si sarebbe dato mano alla costruzione di quel tronco.

— Nella medesima seduta l'on. Ministro dei Lavori Pubblici presentò alla Camera il progetto di legge pei provvedimenti ferroviari; il quale, a domanda dell'onorevole De Seta, fu dichiarato d'urgenza. Ed è appunto il progetto a cui aveva accennato l'on. Ministro nella risposta all'interrogazione dell'on. Petronio.

Questo progetto tende a risolvere il problema delle costruzioni con tre metodi — il primo colle concessioni, come dalla convenzione colle Meridionali per alcune linee; il secondo con licitazioni e pagamenti in 30 anni, come dal nuovo appalto pei tronchi dell' Eboli-Reggio e della Messina-Patti, e finalmente colle aste pubbliche, per conto diretto dello Stato, come in passato, per una somma annua di 50 milioni circa.

LE VETTURE FERROVIARIE

Nota sui vantaggi e sugli inconvenienti delle vetture a compartimenti separati e delle vetture a intercircolazione per i viaggiatori

Compilazione di H. GONDRY

Ing. Capo Direttore presso le Ferrovie dello Stato Belga.

(Continuazione vedi n. 3)

III.

Vetture a intercircolazione formanti un solo compartimento

Vantaggi:

I vantaggi di questo sistema risultano dalla possibilità di circolare nel treno.

1. Il controllo e la stessa distribuzione dei biglietti possono farsi durante la marcia del treno, con facilità e senza alcun pericolo.

2 Il personale del treno ha modo di vegliare alle comodità dei viaggiatori, riparandoli dal sole, dalla polvere, dalle correnti d' aria e regolando opportunamente gli apparecchi di riscaldamento, ventilazione ed illuminazione.

3. Avendo libera circolazione in tutto il treno, il personale può eziandio esercitare una certa sorveglianza sui viaggiatori.

4 Il viaggiatore non è costretto all'immobilità; egli può, entro un certo limite, muoversi qua e là e, specialmente, può cambiare di posto se non gli piaccia quello prescelto ed occupato.

5. È facile cosa il porre le latrine, i lavatoi, ecc., ecc., a disposizione dei viaggiatori.

Inconvenienti.

Eccoli:

1. L' obbligo di mantenere libero un corridoio nel mezzo e di costrurre due terrazzini alle estremità della vettura, di ridurre perciò il numero dei posti disponibili e di aumentare il peso morto per ogni viaggiatore.

2. La salita e la discesa dei viaggiatori si fa lentamente, e ciò per le due seguenti cause:

a) Non vi sono che due sole porte per vettura, qualunque ne sia la lunghezza;

b) Il viaggiatore, per prendere posto o per lasciarlo, può talvolta dover percorrere non soltanto la larghezza della vettura, ma eziandio la metà della sua lunghezza.

Bisogna inoltre osservare che, per causa del piccolo numero di porte, si formano, su questi due punti, due opposte correnti che si impacciano, si ritardano vicendevolmente; l'una di esse è formata dai viaggiatori che devono scendere, l'altra dai viaggiatori che vogliono salire.

Per la salita e per la discesa dei viaggiatori impiegherassi adunque tanto maggior tempo quanto è maggiore la lunghezza delle vetture. E qui bisogna notare come ora, allo scopo di ottenere minore scuotimento, vi abbia tendenza ad allungare le vetture portandole da due a tre assi, e da tre a carrello. (1)

3. La salita e la discesa dei viaggiatori si compiono in condizioni presentanti qualche pericolo.

Difatti accade, purtroppo, che talvolta alcuni viaggiatori scendano dal treno prima che questo sia completamente fermo o vi salgano dopo che esso è già in marcia; ed in tali casi le cadute sono assai più pericolose nelle vetture a intercircolazione che nelle vetture a compartimenti separati.

E per rendersi conto di tale cosa, bisogna confrontare le disposizioni speciali di ciascuno dei due tipi.

Nella costruzione delle vetture a intercircolazione — a scopo di riguadagnare, in parte, il posto perduto per lasciare il passaggio all' interno della vettura — usasi, generalmente, dare maggior larghezza che alle casse delle vetture a compartimenti separati; e si utilizza, di tal modo, per la cassa una parte dello sporto delle banchine esterne che furono soppresse come inutili. Gli scalini, che mettono dai marciapiedi della stazione al piano della vettura, fanno capo ai due terrazzini estremi e sono incastrati lungo la parete della cassa.

E qui conviene notare come in questo sistema:

a) il viaggiatore sale e scende sempre ad una delle estremità della vettura;

b) non vi hanno banchine continuate;

c) gli scalini, che servono alla salita ed alla discesa, non prolungansi al di là del preciso punto in cui il viaggiatore deve farne uso.

Invece, nelle vetture a compartimenti separati:

a) il viaggiatore sale e scende, il più sovente, ad una certa distanza dalle estremità della vettura;

b) vi hanno banchine lungo tutta la vettura e

(1) Le vetture a carrello articolate misurano da 13 a 16 metri, e perciò in una vettura di 3.a classe, a 80 posti, non si avrebbero che due porte ogni 40 posti disponibili.

prolungate il più che si possa;

c) queste banchine coprono a strapiombo il marciapiede della stazione, e l'intervallo tra loro è poco (2).

Queste disposizioni, differenti nei due casi, influiscono assai sulla gravità delle disgrazie.

Se, per esempio, un viaggiatore — che voglia montare in una vettura a compartimenti riservati mentre il treno si mette in moto — sdruccioli e cada, egli urta dapprima contro la cassa della vettura e poscia cade sulle banchine che lo trattengono dall'andare sotto alle ruote.

Se, al contrario, la caduta ha luogo mentre il viaggiatore vuole salire sul terrazzino posteriore di una vettura a intercircolazione, il viaggiatore, conseguentemente al movimento impresso al treno, cade nell'intervallo tra due vetture cioè direttamente sulle rotaie e sotto le ruote (3).

Se poi il viaggiatore cade mentre egli vuole salire sul terrazzino anteriore, è tuttavia esposto a grave pericolo perchè, per la mancanza di banchine riparatrici, egli è naturalmente tratto sotto le ruote delle vetture.

4. Le precauzioni perciò, che debbonsi prendere prima di dare l'ordine di partenza al treno, vogliono essere assai più grandi.

Se le vetture sono a compartimenti riservati, uno sguardo lungo tutto il treno basta per assicurarsi se taluno sia per salirvi o scenderne. Ed, infatti, il primo atto di colui che voglia salirvi o scenderne è quello di aprirne la porta; e se tutte le porte sono chiuse, il che è assai facile a constatarsi anche di lontano, il personale può, senza esitazione e senza timore, rimettere il treno in marcia.

La stessa cosa non avviene per le vetture a intercircolazione, essendochè queste non hanno porte che facciano sporto lungo il treno e lascino scorgere se sia finita o non la operazione della chiusura.

Un viaggiatore che si trovi sul terrazzino d'una vettura e dispongasi a scenderne non può essere scorto che dagli agenti che si trovino di faccia a lui. Il suo atto non è visibile nè al macchinista, nè al capo treno se questi ha fatto ritorno al suo carrozzone.

In una vettura a compartimenti separati, il viaggiatore, che si è dimenticato di discendere al giusto momento, precipitasi alla porta per aprirla o per reclamare l'apertura. L'atto è adunque immediatamente veduto.

In una vettura a intercircolazione, invece, il viaggiatore deve dirigersi alla volta di uno dei terrazzini percorrendo l'interno della vettura. Nulla di anormale, adunque, è segnalato all'esterno; e l'ordine di partenza può essere dato, nel concetto appunto che tutti i viaggiatori sieno discesi.

Queste circostanze, inerenti alle vetture a intercircolazione, producono esitazioni ed esigono una sorveglianza quasi minuziosa e più lunga, prima che il treno possa ripigliare il cammino. Ne conseguono perciò, contemporaneamente, nuove cause di lentezza nella marcia dei treni e di nuovi pericoli di accidenti per i viaggiatori.

5. Il viaggiatore è disturbato dall'andare e venire che ha luogo nel treno.

Quando il treno è formato di vetture a compartimenti separati, il viaggiatore che scende non disturba altri che quelli del medesimo compartimento. Colui che sale, deve, durante la fermata, scegliere il suo compartimento e prendervi posto. Il disturbo, cagionato tanto dalla salita che dalla discesa, si riduce adunque a poca cosa.

Se il treno, invece, è composto di vetture a intercircolazione il viaggiatore che ne discende, disturba un maggior numero di persone, essendochè la vettura non forma che un compartimento ed il viaggiatore deve generalmente percorrere una parte della vettura nel senso della sua lunghezza prima di arrivare ad uno dei terrazzini di accesso. Il viaggiatore, che sale, è contento di trovare una vettura che non sia completa e la percorre quindi tutta per scegliersi un posto, anche dopo la partenza del treno.

E siccome i viaggiatori salgono contemporaneamente in una medesima vettura passando per i due terrazzini estremi, così accade soventi che il numero dei viaggiatori sia superiore a quello dei posti disponibili. Bisogna bene, in tal caso, che coloro i quali si trovano in sovrabbondanza, girino coi loro bagagli per il treno, e mentre questo è in marcia, sino a che non abbiano trovato posto in altra vettura.

Questo andare e venire si riproduce, in maggiore o minore proporzione, in ciascuna fermata del treno.

(*Continua*)

(2) Queste disposizioni non sono sempre scrupolosamente osservate; ma dovrebbero esserlo, e, forse, lo sono nelle stazioni principali.

(3) Una disgrazia, in tali precise circostanze, accadde nella stazione di Brusselles-Nord il 15 settembre 1880. Due donne, madre e figlia, tentarono prendere posto in un treno, già in movimento. La madre era riuscita a salire sul terrazzino posteriore di una vettura, la figlia, nel seguirne l'esempio, inciampò e nel cadere s'aggrappò alle vesti della madre. Caddero amendue sul binario; la figlia rimase morta di botto, la madre soccombette, per le ferite, parecchi giorni dopo.

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 4*).

QUESTIONE XII — *Freni continui.*

Le conclusioni furono presentate dal signor Banderali, segretario principale della seconda Sezione.

È bene rammentare che la precedente Sessione del Congresso, nel 1885, credette conveniente di non entrare in discussioni sul merito relativo dei diversi sistemi di freni continui e nemmeno accettò la proposta, fatta da alcuni dei suoi membri, di formulare una serie di *desiderata* ossia di risultati da raggiungere nell'applicazione dei freni, ad esempio del *Board of Trade*. Prevalse l'opinione che le condizioni da imporre ai sistemi di freni continui abbiano un carattere così relativo che non si possa formulare un programma se non col grave rischio di contrastare il progresso e dare grandissimi imbarazzi alle strade ferrate. Si deliberò soltanto di raccomandare l'adozione dei freni continui ogni volta che le condizioni d'esercizio lo permettano. La Commissione internazionale del Congresso ha poi formulato per la presente Sessione il quesito sui freni continui in modo da limitare la questione all'esame dei fatti nuovi che si fossero presentati nell'intervallo da una Sessione all'altra.

I fatti nuovi sono pochissimi e anche di poca importanza, eccettuati gli esperimenti fatti in America sui freni continui per treni merci. L'applicazione dei freni continuva sempre crescendo, e tutte le Compagnie se ne mostrano assai soddisfatte, sebbene abbiano dovuto impiegarvi grandi somme; la sola Compagnia del Nord francese ha speso per questo capitolo L. 6,380,000 e la Parigi-Lione-Mediterraneo che ha già speso 6,500,000 lire, fra un anno avrà speso, in tutto, 9 milioni. Molte Compagnie annunziano che da inchieste rigorose è risultato che i freni continui hanno fatto evitare molte disgrazie o le hanno grandemente attenuate.

I tubi di acciù dei freni ad aria compressa lasciano molto a desiderare; non solo le intemperie, alle quali

vanno soggetti anche quelli dei freni col vuoto, ma più ancora la grande pressione interna, fanno sì che in breve tempo essi si guastano e scoppiano; avvengono perciò delle fermate intempestive, che disturbano assai il servizio e possono anche essere pericolose. Perciò si è cercato di surrogarli con tubi metallici articolati, ma finora non si sono ottenuti buoni risultati, a motivo delle fughe d'aria per le articolazioni; inoltre i tubi d' accoppiamento in caucciù costano circa 5 lire, quelli metallici vengono a costare da 35 a 40. La Compagnia dell' Est dalle prove fatte con congiunzioni metalliche concluse essere da temere l'impossibilità di fabbricare tali apparecchi, che siano a tenuta, semplici e facili a mantenere in buono stato. Essa ha cercato un altro mezzo di evitare le rotture di tubi d'accoppiamento, e spera averlo trovato nel tenere in servizio i tubi di caucciù soltanto per un certo tempo determinato, e precisamente dopo 18 mesi. Infatti più del 90 per cento delle rotture di tubi che essa ha dovuto registrare, avvenne in tubi che erano da 18 mesi almeno in servizio. Oltre questa età dunque i tubi di caucciù dei freni ad aria compressa sono pericolosi, e bisogna cambiarli. Il cambiamento dei tubi dopo 18 mesi di servizio è cominciato sui treni di questa Compagnia nell'agosto 1886, e ha dato ottimi risultati: nel luglio si ebbero 85 rotture, 62 nell'agosto, solo 4 nel gennaio 1887, 5 nel febbraio.

La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ha segnalato due esplosioni avvenute negli apparecchi del freno ad aria compressa; una nella tromba ad aria, l'altra in un serbatoio. Sembra che le materie lubrificanti impiegate nella tromba ad aria dian luogo a prodotti carburati di composizione sconosciuta, capaci di formare coll' aria dei miscugli esplosivi. L'accensione di un tale miscuglio nella tromba ad aria si spiega facilmente pel calore svolto nella compressione, come nel caso dell'accendifuoco pneumatico; quanto all' esplosione avvenuta in un serbatoio, è stato osservato che quel serbatoio si era forse riscaldato stando sopra alle ceneri calde di una locomotiva; ma tale circostanza sarebbe stata notata; del resto l' aumento di pressione che avrebbe potuto derivarne sarebbe stata poca cosa. Piuttosto è da credere che una delle tante sostanze che possono trovarsi insieme all'aria compressa abbia infiammato per combustione spontanea un miscuglio esplosivo.

L'applicazione dei freni continui ai treni merci ha dato luogo a breve discussione. Gli Stati Uniti hanno circa 50,000 carri muniti di freni continui, e sotto gli auspici di quell'Associazione di fabbricanti di veicoli ferroviarii sono state fatte a Burlington due serie di esperimenti assai interessanti su diversi sistemi di freni, nel giugno 1886 e nel maggio dell'anno corrente. Questi esperimenti sono stati fatti con carri da 20 tonnellate; l'ultimo carro di ciascun treno di prova conteneva un apparecchio per la misura dell' intensità degli urti. Oltre a questo apparecchio furono impiegati altri apparecchi destinati a misurare la pressione esercitata dai ceppi dei freni: si sono avute in questo modo indicazioni assai migliori di quelle che si sarebbero avute notando semplicemente le distanze percorse dopo l'applicazione dei freni, distanze che variano a seconda di molte circostanze indipendenti dalla bontà del sistema di freno, come stato delle rotaie e dei cerchioni, forma e natura dei ceppi, dettagli dei meccanismi, ecc.

Si ebbero buoni risultati da diversi sistemi con treni di 25 carri, ma la cosa andò diversamente con treni di 50 carri, restando solo in presenza i freni ad aria: non già perchè questi freni fossero molto efficaci sugli ultimi veicoli dei treni, ma perchè non diedero luogo alle scosse affatto inammissibili prodotte dagli altri sistemi; in questi i ceppi erano messi in moto dai paracolpi, si allentavano quando la diminuzione di velocità dei carri era giunta a un certo punto, e quindi ne nasceva una serie di frenamenti e sfrenamenti non contemporanei.

La poca efficacia dei freni ad aria sui veicoli della metà posteriore dei treni, consigliò per gli esperimenti del 1887 l' impiego sussidiario della elettricità, ossia consigliò di adoperare l'elettricità per mettere in azione gli apparecchi pneumatici dei diversi carri. I risultati sono stati molto soddisfacenti, tanto per le distanze percorse, dopo il principio dell'applicazione dei freni, quanto (anzi assai più) per la diminuzione degli urti.

Questi esperimenti offrono senza dubbio un certo interesse, ma la questione più importante non è quella del frenare più o meno bene i lunghi treni-merci. Bisogna considerare la spesa grandissima che risulterebbe dell'applicazione dei freni ai carri, molto più numerosi delle carrozze, poi la difficoltà grandissima proveniente dal servizio cumulativo dei carri-merci (molto più esteso di quello delle carrozze), il quale richiederebbe una grande uniformità; finalmente le difficoltà provenienti dalle modificazioni di composizione dei treni-merci.

Si è dunque concluso che l' impiego parziale di tale sistema, fatto negli Stati Uniti in condizioni affatto diverse da quelle che s'incontrano nell'esercizio delle ferrovie europee, non permette nemmeno di prevedere come potrebbe essere realizzato un freno continuo per i 700 o 800 carri, di tipi e costruzioni diverse che circolano sulla rete Europea.

Queste conclusioni furono ratificate dall' Assemblea plenaria.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Questa settimana non si è riunito il Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo, trovandosi tanto il presidente della Società conte Belinzaghi, quanto il direttore generale comm. Massa a Roma, dove si sono recati per comunicare al Governo il voto del Consiglio d'Amministrazione (vedasi il nostro numero precedente), che confermava loro il mandato di trattare per assumere la costruzione delle linee complementari.

><

Sappiamo che con Decreto Ministeriale del 1° corr. venne approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto presentato dalla Società esercente la Rete Mediterranea pel riordino e l' ampliamento della stazione di Genova, Piazza Brignole, e per l'impianto di un nuovo scalo merci a piccola velocità oltre Bisagno, e di un secondo binario di comunicazione diretta colla stazione predetta.

Lo stesso decreto autorizza l'immediata espropriazione dei terreni occorrenti per l'impianto del nuovo scalo merci e del binario di comunicazione, colla presunta spesa di L. 830,000.

><

Altri Decreti Ministeriali approvano le seguenti spese:

L. 848,000 pella costruzione delle rampe d'accesso al piazzale merci della P. V. in stazione di Roma Trastevere;

L. 128,888 per l'ampliamento e il riordino generale della stazione di Torre del Greco.

><

Il R. Ispettorato generale ha approvato la definitiva aggiudicazione alla Ditta Pasquale Cecchetti di Roma dell'appalto per posa armamento e meccanismi fissi e formazione della massicciata in stazione di Roma-Trastevere, in seguito al ribasso fatto dell' 11.95 0[0.

><

Il medesimo Ispettorato ha pure definitivamente aggiudicati al signor Lavezzari ing. Tomaso di Milano i lavori al ponte sul Tanaro presso Asti dell'importo approssimativo di L. 26,700, col ribasso del 18 0[0.

><

Siamo informati che con decreto Ministeriale n. 1145 del 26 scorso mese la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 1,475,000 per espropriazione dei terreni occorrenti per la nuova stazione di smistamento di Torino presso la Generala.

><

Con altro decreto in data 27 detto mese la predetta Società venne pure autorizzata ad effettuare la spesa di L. 156,650 per ampliamento della stazione di Bra in dipendenza dell'innesto della linea presso Carmagnola.

><

Sappiamo che il 28 gennaio scorso la Società del Mediterraneo ha aperto la gara per costruzione e posa di tavolati metallici sui ponti Fondo e Macellare, della linea Taranto-Reggio, uper l' importo approssimativo di L. 12,000. Termi e utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 13 febbraio 1888.

><

In seguito all'autorizzazione del R. Ispettorato generale venne dalla Società Mediterranea indetta per il giorno 16 corr. la *gara* per la fornitura di n. 95 carri scoperti a due assi con freno e loggetta, Serie L.f

Il R. Ispettorato generale ha aggiudicato a trattative private alla Ditta G. Ansaldo e C. di Sampierdarena n. 12 locomotive a 4 ruote accoppiate e carrello girevole e loro tender; e alla Ditta Ing. Ernesto Breda e Comp. di Milano n. 11 locomotive ad otto ruote accoppiate e loro tender.

L'Ispettorato suddetto ha pure autorizzato le *gare*, per altre 41 locomotive distinte come segue:

N. 20 a sei ruote accoppiate; n. 13 a sei ruote accoppiate e carrello girevole; n. 8 a quattro ruote accoppiate e due portanti; nonchè per la fornitura di n. 204 carrozze distinte come segue:

N. 90 carrozze di 3.a classe; n. 64 di 2.a classe; n. 50 di 1.a classe.

Infine ha autorizzato la *gara* per la fornitura di n. 80 carri a bagagli.

Venne pure autorizzata dal R. Ispettorato generale la fornitura, mediante *gara* fra sole Ditte nazionali, di tonn. 25 di rotaie in acciaio fuso, divise nei seguenti lotti:

Un lotto di tonn. 6,000 di rotaie Modello n. 2: tre lotti di tonn. 6,000 di rotaie Modello V 4; un lotto di tonn. 1,000 di rotaie Modello M.

Per tutte queste gare saranno a giorni diramati gli inviti.

><

In questi giorni si stanno eseguendo, nel Poligono della Brigata Ferrovieri presso la Barriera di San Paolo di Torino, alcune esperienze sopra un nuovo tipo di ponte ferroviario portatile brevettato della Casa G. Eiffel di Levallois-Perret presso Parigi. Le esperienze hanno per oggetto la resistenza del sistema al passaggio dei treni, e la determinazione del minimo tempo necessario per le varie manovre di montatura, varamento e smontatura, essendo i ponti portatili destinati a ripristinare nel più breve tempo possibile, ed in modo provvisorio, ma di sicuro e comodo esercizio, una linea ferroviaria interrotta per le vicende di guerra, o per piene, straripamenti od altro danno di forza maggiore.

I materiali, che si stanno esperimentando, vennero recentemente acquistati dall'Amministrazione militare nella quantità occorrente e con tutti gli accessorî per formare un ponte della luce libera di m. 30; e constano di elementi triangolari o rettilinei d'acciaio dolce, aventi ognuno un peso limitato, di pochi tipi differenti, e che si riuniscono mediante pochissimi e robusti bolloni a vite, variamente a seconda delle varie luci che si vogliono raggiungere fino al limite di 45 metri per ciascuna campata.

La Commissione incaricata dal R. Governo e dalle Amministrazioni ferroviarie di eseguire le prove è composta dei signori: Cav. D. Briganti Maggiore generale, Comandante territoriale del Genio a Torino, Presidente: Cav. V. Riviera, Colonnello, Direttore territoriale del Genio a Torino; Cav. G. P. Bertoldo, Tenente Colonnello di Stato Maggiore; Cav. E. Darbesio, Maggiore della Brigata Ferrovieri; Cav. Ing. V. Crosa, R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Torino; Cav. Ing. A. Pennachio, Capo Sezione principale delle strade ferrate del Mediterraneo; Ing. R. Gioppo, Capo Sezione delle strade ferrate dell'Adriatico.

><

Le prove di resistenza del ponte vennero eseguite il giorno 26 gennaio p. p. mediante due locomotive Sigl del tipo più pesante attualmente in esercizio, e furono presenziate da S. A. R. il Duca di Genova e da parecchi funzionarii superiori dell'Esercito e delle Amministrazioni ferroviarie. I lavori della Commissione e le altre esperienze procedono ora attivamente, e ci riserviamo di rendere informati in un prossimo numero i nostri lettori dei risultati che si otterranno, trattandosi di argomento assai interessante per l'esercizio ferroviario.

><

Confermando quanto già abbiamo riferito nel nostro numero del 14 gennaio u. s., la Commissione per la consegna delle Linee ha compiuto il 25 del detto mese, colla tratta Siena-Chiusi, la visita di tutte le linee della Rete Mediterranea. In questo ottavo ed

ultimo periodo la Commissione ha dovuto occuparsi dell'accertamento delle condizioni di linee ed opere d'arte importantissime, quali principalmente quelle della Genova-Spezia. Tuttavia l'accordo fu sempre completo e le discussioni fattesi giovarono alla più esatta esposizione delle circostanze di fatto nei quadri di constatazione.

Non resta ora più alla Commissione stessa che di esaminare la revisione ed il coordinamento dei quadri di poche linee oltre a quelle visitate ultimamente. Tali operazioni essendo già compiute per più di una metà della Rete, i relativi quadri di constatazione potranno essere rassegnati alle parti interessate appena saranno definitivamente stabilite fra le medesime le ultime modalità relative alla regolarizzazione degli atti costituenti la consegna.

><

Essendo imminente la prova della licitazione privata per deliberare al miglior offerente la costruzione di alcuni dei tronchi di ferrovia divisi nei lotti seguenti: I. da Pisciotta a Castrocucco (Linea Eboli-Reggio). II. da Castrocucco a Lagonegro (Linea interna Eboli-Reggio). III. da S. Filippo Barcellona a Broto Zappulla (Linea Messina-Patti-Cerda). IV. da Lappulla a Cefalù (Linea suddetta);

il Ministero dei Lavori pubblici invita coloro che intendessero prender parte a queste licitazioni, distintamente per ciascun lotto, a presentare le loro domande al Ministero stesso (Ispettorato generale delle strade ferrate) entro i primi 15 giorni del corrente febbraio, affinchè quelli che verranno scelti a concorrere possano essere chiamati ad esaminare i progetti ed i capitolati che devono servire di base alla licitazione.

Eguale avviso sarà dato in tempo prossimo per la costruzione di altri tronchi della ferrovia Eboli-Reggio.

><

Alle ore 4 pom. del giorno 26 gennaio si è verificato l'incontro delle due avanzate in piccola sezione della grande galleria Peloritana, in costruzione lungo il tronco della ferrovia Messina-Patti-Cerda, compreso fra Messina e Saponara.

La galleria medesima ha la lunghezza di metri 5,454.50. Essa venne eseguita senza il sussidio di pozzi, cioè a foro cieco e mediante perforazione meccanica in ambedue gli imbocchi. Quantuque in parte in curva, l'esattezza verificatasi nell'incontro tanto per planimetria, che altimetria ed estesa chilometrica, è stata perfetta: ciò che costituisce un vanto per l'impresa costruttrice e per il personale governativo che è addetto a quel lavoro, massime che le difficoltà gravi non mancarono, sia per un fornello di oltre 4000 m. c. verificatosi in vicinanza all'imbocco orientale; l'altro imponente al Km. 10 + 072 che arrestò il lavoro per due mesi, e sia per l'affluenza delle sorgive, per cui ora smaltiscono dagli imbocchi oltre a m. c. 7400 d'acqua al giorno.

Per solennizzare l'importante avvenimento la Impresa costruttrice ha disposto dei premî al proprio personale ed agli operai, nonchè una elargizione a quelli colpiti da infortunio.

><

Ci consta che la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha dato le disposizioni di sua competenza sia per la visita di ricognizione, che per la sollecita apertura all'esercizio del tronco Roccadebaldi-Mondovì, pel quale ha anche sottoposto alla approvazione governativa il progetto di orario dei treni che vi dovrebbero essere attivati.

><

Sappiamo che il pneumoforo del sig. Ing. Valle è attualmente ultimato anche nei dettagli, e quindi trovasi pronto per essere esperimentato. Gli esperimenti di che trattasi avranno luogo, prima in un apposito locale per riconfermare i risultati già ottenuti, e poscia su di una locomotiva di 5.a categoria, in galleria, per constatarne l'effetto utile sulla respirazione del personale di macchina. Alle prove che si eseguiranno prossimamente, oltre ai rappresentanti dell'Amministrazione ferroviaria, interverranno anche quelli del R. Ispettorato generale delle strade ferrate e del Ministero della Guerra.

><

Fra i progetti recentemente presentati all'approvazione governativa dalla Società delle strade ferrate Meridionali, meritano speciale menzione i seguenti:

1. progetto per il consolidamento della ferrovia Orte-Chiusi-Terontola-Firenze al Km. 287 nella località denominata *Tosta*, mediante la costruzione di un viadotto in armatura composto di 12 arcate di m. 12 di corda ognuna, pel quale è preventivata la spesa di L. 237,000;

2. progetto per la costruzione lungo la linea predetta, e precisamente al Km. 255 in corrispondenza della frana di Santa Maria, di altro viadotto, composto di 7 arcate della luce caduna di m. 15. La spesa preventivata per questo viadotto ascende a L. 303,000;

3. progetto pell'impianto di una nuova stazione lungo la linea Bologna-Otranto, fra le stazioni di Giulianova e Mutignano, nella località denominata *Le Quote di Montepagano*, pel cui impianto è preventivata la totale spesa di L. 82,230.

4. progetto relativo all'impianto di una cava di ghiaia presso la stazione di Gallese per provvedere il pietrisco che su vasta scala occorre per i risanamenti da eseguirsi sulle linee Roma-Orte-Terni ed Orte-Bassano, per la costruzione del secondo binario fra Orte ed il Portonaccio e per altri lavori.

><

Il Ministero di Agricoltura e Commercio ha dato il proprio assentimento a che alla nuova linea ferroviaria Arezzo-Stia, di cui è imminente l'apertura all'esercizio per conto della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, siano applicate le stesse tariffe e condizioni di trasporto attualmente in vigore sulle ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico.

><

L'Ufficio del Genio Civile di Bologna, il quale è incaricato della direzione e sorveglianza dei lavori della ferrovia Bologna-Verona, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per il riattamento di un tratto dell'argine della predetta ferrovia, a destra del Panaro, avariato in causa di frane e scoscendimenti di sponda.

L'importo dei lavori considerati in progetto rileva a L. 80,000, delle quali, a base d'asta, L. 76,000,

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate Meridionali, in vista della prossima apertura all'esercizio del tronco di ferrovia da Lugo a Massalombarda, ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato generale il progetto di orario dei treni, i quali sarebbero per ora limitati a due coppie, messe in coincidenza con quelle da e per Ravenna, capo luogo della provincia.

><

Ci consta che la Società delle strade ferrate Meridionali ha dato le disposizioni occorrenti perchè il progetto per la deviazione definitiva della ferrovia, presso la stazione di Piteccio nella linea Bologna-Pistoia, venga studiato con la maggior possibile sollecitudine, onde così guadagnare il ritardo forzato che subirono le operazioni di campagna in dipendenza della cattiva stagione.

><

Ci viene assicurato che la Deputazione provinciale di Bologna, prendendo occasione dalla imminente apertura all'esercizio del tronco di ferrovia da Massalombarda a Lugo, avrebbe inoltrato al Ministero dei Lavori pubblici una domanda per ottenere che la Società delle Strade ferrate Meridionali e la Società Veneta, esercente la ferrovia Bologna-Budrio-Massalombarda, vengano fra loro ad un accordo, onde stabilire un servizio cumulativo per le merci e per i viaggiatori fra Ravenna e Bologna; dal quale risentirebbero vantaggio non solo la provincia di Bologna, ma ben anche buona parte della provincia di Ravenna, e segnatamente tutti quei Comuni che sono situati lungo i due tratti di ferrovia sopramenzionati.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha manifestato l'avviso che non sia il caso di far luogo all'applicazione della multa contrattuale in danno della Impresa Casalis per ritardo nel compimento dei lavori di costruzione della ferrovia Carmagnola-Bra.

Il Consiglio medesimo ha anche opinato che si possano approvare le proposte del collaudatore circa il collaudo dei lavori compiuti dall'Impresa Amori per l'allargamento dell'argine stradale nel tronco da Attigliano al Molinaccio, nella ferrovia da Orte a Chiusi.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali avendo riconosciute fondate le domande della Deputazione provinciale di Campobasso perchè sia diminuito l'intervallo a Benevento fra i treni 904 e 888, ha disposto di tener conto delle domande stesse in una prossima occasione, nella quale sarà anche introdotto qualche altro miglioramento nella marcia dei treni della linea Campobasso-Benevento.

><

Sappiamo che nel sopralluogo tenutosi fra i rappresentanti del Governo e quelli dell'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, per avvisare quali provvedimenti sarebbero occorsi per ampliare la stazione di Seregno in guisa da renderla atta all'aumento di traffico che vi si svilupperà in dipendenza dell'innesto della nuova linea Ponte San Pietro-Seregno, venne riconosciuto essere impossibile di ampliare convenientemente la stazione medesima. È quindi necessario di provvedere al suo spostamento, ed a tale uopo è stato dato incarico alla Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo di studiare l'occorrente progetto.

><

Sappiamo che la Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha rivolte nuove istanze al Ministero dei Lavori pubblici relativamente alla necessità di provocare un progetto di legge simile a quello che è stato presentato per gli impiegati provinciali e comunali, col quale vengano dichiarati insequestrabili gli stipendi e gli assegni degli Impiegati ed Agenti delle Amministrazioni ferroviarie.

><

Con recente decreto dei Ministeri dei Lavori pubblici e di Agricoltura Industria e Commercio, venne autorizzata la sostituzione della voce « *asfalto minerale bituminoso, in roccia ed in polvere* » all'attuale voce della nomenclatura generale delle tariffe « *asfalto in roccia, minerale bituminoso* » e la sostituzione della voce « *asfalto in roccia ed in polvere* » a quella « *asfalto in roccia* » della tariffa locale n. 211 a piccola velocità, in conformità della proposta presentata dall'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo d'accordo con quelle dell'Adriatico e della Sicilia.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha consentito alla proroga delle seguenti concessioni: *a*) merci in transito da o per lo scalo di Venezia, in provenienza e destinazione per l'estero; *b*) olio di ricino impuro, concessione Mazzurana; *c*) olio minerale russo, concessione Walter-Wetsch; *d*) cereali, concessione Zicher e Rechsteiner, Chiggiato Giovanni, Filiale Smreker e Banca commerciale bavarese; *e*) trasporto di segatura di legno della Carinzia da Pontebba a Roma, concessione Melli.

><

Siamo informati che la Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta di modificazione alla tariffa locale speciale n. 201 P. V., colla quale verrebbero facilitati i trasporti in ferrovia della pietra-lava in partenza dalle stazioni comprese fra Catania e Giarre Riposto, con destinazione a tutte le altre stazioni dell'Isola, comprese nella Rete della Società delle ferrovie della Sicilia.

><

La predetta Direzione generale ha inoltre fatta domanda al R. Ispettorato generale delle strade ferrate per essere autorizzata ad applicare alle spedizioni di zolfo da Siracusa a Noto e rispettive stazioni intermedie, il prezzo speciale stabilito pei consimili trasporti da Biccocca a Siracusa e da Catania a Messina; cioè L. 0,05304 per tonnellata-chilometro, più il diritto fisso di L. 0,204 per tonnellata.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Generale della strade ferrate:

L. 190,000 per costruzione di un piano caricatore, impianto di una bilancia a ponte e gru in stazione di Cotrone;

L. 11,840 per rifacimento di m. 1605 di binario fra le stazioni di Sanseverino e Solofra;

L. 17,243 per impianto di una piattaforma da metri 3,50 ad Alessandria;

L. 32,640 per costruzione tettoia metallica pel fabbricato viaggiatori di Bra;

L. 29,210 per rifacimento di m. 2428 di binario in acciaio e di N. 14 deviatoi nelle stazioni di Nola, Palma e Sarno;

L. 3,135 per costruzione di un locale pel sotto capo conduttore a Pisa Centrale;

L, 3,150 per riordino marciapiedi in stazione di Carmagnola:

L. 1,350 per costruzione locale ad uso della Delegazione Mediterranea nel magazzino merci in stazione di Napoli;

L. 11,538 per la costruzione di una tettoia sussidiaria in stazione di Monza a riparo del marciapiedi lungo il binario di Lecco;

L. 22,400 per l'impianto del servizio merci in stazione di Palma (linea Cancello-Avellino);

L. 39,000 per la costruzione di un cavalcavia sopra la stazione di Chiavari.

><

A cominciare dal 1° corrente mese è stata estesa l'illuminazione a gas alle vetture dei treni 1, 2, 3, 4 della linea Roma-Napoli, nonchè alla vettura diretta per Brindisi che va aggiunta ai treni stessi.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviarî:

Progetto d'appalto a licitazione privata e capitolato speciale del tronco Casalbuono Lagonegro nella linea Sicignano-Castrocucco;

Id. di ampliamento della stazione di Cremona;

Id. di una condotta forzata pel rifornitore della stazione di Mignanego lungo il 2.o tronco della ferrovia succursale dei Giovi;

Id. di ampliamento della stazione di San Severino lungo la linea Macerata-Albacina;

Id. di lavori di completamento dei tronchi Viterbo-Montefiascone. — Grotte San Stefano nella ferrovia Viterbo-Attigliano;

Id. di ampliamento della stazione di Udine;

Id. di una tramvia a vapore dai giardini Regina Margherita e San Michele in Bosco in Comune di Bologna;

Id. per la costruzione del ponticello di m. 2 sulla Roggia Gattinara lungo la ferrovia Alessandria-Mortara;

Id. di ampliamento e sistemazione della stazione di Pieve a Nievole-Monsummano lungo la linea Firenze-Pistoia;

Id. della nuova stazione di Bastia, e del raccordamento della linea Cuneo-Mondovì-Bastia colla ferrovia Savona-Bra;

Maggiore spesa pel compimento del tronco Villa San Giovanni-Condoleo, della linea Reggio-Castrocucco;

Apertura all'esercizio della tramvia a vapore nella città di Napoli dal Museo alla Torretta;

Perizia di maggiori spese pel compimento del tronco Condoleo-Bagnara della ferrovia Reggio-Castrocucco in appalto all'impresa Missaghi.

Lo stesso Consiglio superiore ha approvato, con alcune avvertenze, il progetto per la costruzione del 3.o tratto della nuova cinta difensiva di Roma sulla destra del Tevere, fra il ponte di ferro della ferrovia Roma-Pisa ed il secondo bastione a sud di porta San Pancrazio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società per le strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del regio Ispettorato generale delle strade ferrate le seguenti proposte:

1. Progetto per la difesa della sponda destra del Po presso il ponte di Valenza, mediante la costruzione di un altro pennello fra i due esistenti, spesa occorrente L. 140,000.

2. Progetto per la costruzione di un marciapiede fra il 1° ed il 2° binario della stazione di Strevi, nella linea Alessandria-Acqui, spesa L. 3250.

3. Preventivo della spesa di L. 12,500 per l'impianto della illuminazione a gas nei magazzini generali di Genova trasformati ad uso magazzini merci per la piccola velocità.

4. Preventivo di L. 17,000 occorrente per l'impianto del servizio telegrafico e delle sonerie elettriche di controllo ai dischi nelle stazioni di Guzzago, Premosello, Vogagne Piedimulera, Villadossola e Domodossola, per l'esercizio del tronco Ornavasso-Domodossola e per l'impianto di un filo semidiretto sulla intera linea Gozzano-Domodossola.

5. Preventivo di L. 7200 occorrenti per l'applicazione di un filo telegrafico da Gozzano a Novara in continuazione di quello da Gozzano a Domodossola.

6. Preventivo di L. 1650 occorrente per l'impianto di un locale ad uso servizio fanali di segnalamento, nella stazione di Genova P. P.

7. Progetto e preventivo della spesa di L. 5700, occorrente per il consolidamento del muro contenitore a monte della ferrovia e sulla sponda del torrente Annà, lungo la linea Taranto-Reggio.

8. Progetto completo dei lavori di ampliamento della stazione di Ozzano Monferrato, pei quali è preventivata la spesa totale di L. 89,400.

9. Progetto e preventivo della spesa di L. 24,600 per lavori di rinforzo con armatura in legname del ponte a travate metalliche sulla Dora Baltea, nella linea Torino-Milano.

10. Progetto e preventivo della spesa di L. 21,700 per lavori di colmatura di cave di prestito presso la stazione di Fiumicino.

11. Preventivo di L. 1300 occorrente per la costruzione di un marciapiedi fra il 1° ed il 2° binario nella stazione di Bruno, nella linea da Alessandria a Cavallermaggiore.

12. Il contratto colla ditta Longhi Carlo da Alessandria per la fornitura di tre gru da pesi della portata di 6 tonnellate occorrenti pel tronco di ferrovia da Cuneo a Robilante

13. I contratti colle ditte: Ratto Girolamo fu Giovanni di Pra; Società Anonima Tardy e Benech di Savona e Società Anonima Stabilimento metallurgico di Piombino; per la fornitura di stecche d'armamento.

14. Contratto colla ditta Baldassarre Francesco per la esecuzione di lavori di difesa della ferrovia contro le corrosioni del torrente Bradano.

15. Contratti colle ditte: Tassara Filippo e figli di Voltri

e Ratto Girolamo di Pra, per la fornitura di piastre di ferro per armamento.

16. Contratto con le officine di Pietrarsa per la fornitura di carrozze a balconata, di 1.a classe e di n. 4 di 2.a.

17. Contratti colle ditte: Filippo Tassara e Figli di Voltri; Gillet Giovanni Battista di Sestri Ponente; Pozzi Giuseppe di Milano e Società Anonima Stabilimento Metallurgico di Piombino per la fornitura di arpioni in ferro per armamento.

Ferrovie dell'Adriatico — La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa i seguenti progetti:

1. Proposta per lavori di difesa della ferrovia contro le alluvioni, al chilometro 150,450 da Foggia della linea Foggia-Napoli, spesa necessaria L. 21,500;

2. Proposta per l'impianto di una tettoia nella stazione di Foligno per deposito di legna, spesa necessaria L. 3075;

3. Proposta di spesa di L. 36,441 per lavori occorrenti all'ampliamento del servizio merci in stazione di Riola, nella linea Bologna-Pistoia;

4. Proposta per l'impianto nelle officine di Firenze di due fresatrici verticali del sistema privilegiato Smith e Couventry di Manchester, spesa necessaria L. 12.900.

5. Proposta pel prosciugamento delle cantine nel fabbricato della stazione di Torrile San Polo nella linea Parma-Brescia-Iseo, spesa L. 2740;

6. Proposta per la ricostruzione di una parte del rifornitore detto di Ponte Piccolo, in stazione di Brindisi, spesa necessaria L. 3100;

7. Proposta per il consolidamento della scarpata a valle della trincea al chilometro 105.720 della linea Foggia-Napoli, spesa occorrente L. 2760;

8. Proposta per il consolidamento di un tratto della scarpata, sopra il corrispondente muro di sostegno, nella trincea di Prepo al chilometro 204,400 della linea Foligno-Terontola, spesa L. 3150;

9. Proposta per il consolidamento del rilevato stradale in un tratto della ferrovia Monza-Calolzio, spesa necessaria lire 6500;

10. Ricostruzione di due ponticelli ai chilom. 27,514.30 e 27,674.80 sulla linea Dossobuono-Legnago, sostituendo alle esistenti travate in ferro, volti in muratura, L. 6,697.25;

11. Impianto di una gru fissa da pesi della portata di 6 tonnellate in ciascuna delle stazioni di Orte-Gallese e Civita Castellana, L. 12,940.28;

12. Demolizione dell' attuale loggia esterna e costruzione di una tenda metallica nella parte centrale del fabbricato viaggiatori della stazione di Padova, L. 6557.50.

13. Ampliamento del servizio merci in stazione di Riola. Linea Bologna-Pistoia. L. 36,341.

14. Impianto di un nuovo gazogeno per la illuminazione della stazione di Verona. L. 155.000.

15. Miglioramento del servizio merci della stazione di S. Giovanni Val d'Arno, L. 10.909.

16. Impianto di due binari tronchi nella stazione di Falconara, L. 38,122.

Ferrovia Colico-Sondrio. — L'appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione delle opere di difesa della ferrovia contro il torrente Tartano fra i chilom. 20 + 200 e 22 + 000 della linea Colico-Sondrio, è stato aggiudicato al signor Riva Giuseppe, domiciliato a Verona che offrì un ribasso del 25 0|0 su lire 762,000. Questa aggiudicazione però deve ancora ottenere l' approvazione del R. Ispettorato generale delle strade ferrate (V. n. 2 del *Monitore* • *Notizie Ferroviarie Italiane*).

Ferrovia Messina-Patti-Cerda — La sera del 26 gennaio fu compiuto, con perfetta riuscita, il perforamento della Galleria Peloritana, della quale il *Monitore* accennò progressivamente lo stato dei lavori.

Gli operai d'ambo i lati, festeggiarono l'avvenimento, che fu dalla impresa Bianchi solennizzato con atto di beneficenza a prò degli operai stessi. (Vedi *Informazioni*).

Ferrovie Sicule. — La Direzione della rete Sicula ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato generale delle strade ferrate il progetto e preventivo di lire 13,700 pel consolidamento dell'argine secondo Grimaldi al km. 146,032 della linea da Bicocca a Santa Caterina.

Progetto d'una nuova stazione merci presso Savona. — Il cav. Giuseppe Tardy, presidente della Camera di commercio di Savona, ha pubblicato un elaborato progetto d'una stazione merci con parco a vagoni nella borgata delle fornaci presso Savona, per sopperire al crescente sviluppo del commercio nel porto di Savona ed alla insufficienza dei binari nelle stazioni Marittima e del Letimbro. La relazione è corredata dal piano di massima della nuova stazione ferroviaria.

Questo progetto, che fu approvato ad unanimità nella riunione della Camera di commercio di Savona il 29 novembre 1887, è stato sottoposto all'autorità competente per averne la voluta approvazione e pronta esecuzione.

Ferrovia Rieti-Fara in Sabina. — L'ingegnere capo del Genio civile in Aquila ha compiuto, d'accordo col suo collega di Perugia, gli studii per il riparto della spesa fra i Comuni interessati alla costruzione della nuova ferrovia da Rieti alla stazione di Fara in Sabina.

Ferrovie Complementari Sarde. — Venne ordinata la visita di ricognizione del nuovo tronco ferroviario Cagliari-Isili — È probabile l'apertura pel 15 febbraio.

Ferrovia Parma-Spezia. — Il 31 gennaio scorso con quattro macchine e sei vagoni carichi di ferro si fecero le prove di resistenza del nuovo ponte ferroviario gettato sul fiume Magra, lungo la linea Parma-Spezia. Il ponte è opera dell'ing. cav. Gino Bellarocca.

Erano presenti all'esperimento molti ingegneri della ferrovia. del Genio civile e militare e molti invitati.

Il ponte misura in lunghezza m. 500, ed è largo m. 4,50. Le fondamenta sono ad aria compressa. Le prove diedero felicissimi risultati (così la *Lombardia*).

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Argentine. — Riferendoci a quanto abbiamo riferito volta a volta sulla costruzione di nuove ferrovie nella Repubblica Argentina e specialmente sul prospetto delle nuove concessioni, pubblicato nel n. 53 del *Monitore* (31 dicembre 1887), aggiungiamo ora come diciassette concessioni furono definitivamente accordate e sanzionate dal 24 settembre al 28 ottobre 1887.

È tutta una nuova rete circa 8000 chilometri da costruirsi nella quale v'hanno linee di vera concorrenza, e più specialmente tra le due attraversanti il Gran Caco. L'una, detta Nord-Ovest Argentino, dalla città di Mercedes (provincia San Luis) a Rioja Garantie; l'altra, detta del Sud-Caco, dalla riva destra del Parana, in faccia a Corrientes, ad un punto centrale della linea Nord-Central tra Metan e Santa Rosa.

Al crescente sviluppo industriale e commerciale della Repubblica Argentina ed al conseguente straordinario ampliamento della rete ferroviaria sono gli Stati dell'America del Sud che adopransi a convenientemente provvedervi, ma è pur sempre la vecchia Europa che s'incarica dei provvedimenti. E non è cosa dappoco; basti accennare come nelle predette concessioni abbianvi 7,706 chilometri di linee garantite dallo Stato. Per questi il costo di costruzione è valutato in dollari

987,418,000, pei quali il Governo Argentino ha garantito un *minimum* d'interessi stabilito annualmente in 9,370,000 di dollari.

Ferrovie del Guatemala — Il Governo del Guatamala (Repubblica dell'America Centrale) ha trattato per la costruzione di una ferrovie che da Santo Tomas sull'Atlantico, arrivi alle coste del Pacifico. Questa ferrovia, lunga 375 miglia, deve essere aperta al traffico nel breve termine di 18 mesi.

Ferrovie del Paraguay. — Il Governo ha fatto concessione di una ferrovia che, movendo dalla riva destra del Paraguay, attraversa il Caco e fa capo al punto di intersecazione della frontiera Nord-Ovest del Paraguay e della Bolivia.

Notizie Diverse

Conferenze. — Mercoledì, 8 corrente, si riuniranno in Genova i delegati delle varie Amministrazioni ferroviarie, appartenenti alla lega italo germanica, per trattare del traffico di transito che fa scalo normalmente a Genova ed a Venezia. Tale riunione venne indetta dalla Direzione generale delle ferrovie dell'Alsazia e Lorena, dirigente pure la Lega ferroviaria italo-germanica, via Gottardo.

— Presso la Direzione generale delle strade Meridionali, esercente la Rete Adriatica, sono convenuti in Firenze, da alcuni giorni, i rappresentanti delle altre Amministrazioni ferroviarie italiane allo scopo di risolvere alcuni quesiti, riguardanti l'applicazione delle concessioni speciali ai viaggi degli impiegati provinciali dello Stato, alle Associazioni di carità, ecc., ecc.

Permessi d'entrata nelle Stazioni. — Col giorno 1° febbraio furono posti in vendita, presso le principali stazioni della Rete Mediterranea e di quella Adriatica dei permessi di entrata al prezzo di cent. 20 per le stazioni di maggiore importanza e di cent. 10 per le altre.

I detti permessi servono per quelle persone, che, non essendo munite di biglietto di viaggio, desiderino di penetrare nell'interno delle Stazioni allo scopo di accompagnarvi o di ricevervi viaggiatori di loro conoscenza; sono valevoli dall'ora in cui avviene l'entrata a tutta l'ora successiva, secondochè apparirà da una speciale timbratura.

Le norme e le condizioni che ne regolano l'uso risultano da apposito avviso che è tenuto esposto costantemente nelle Stazioni abilitate alla vendita dei permessi stessi.

Stralciamo intanto dal Regolamento i seguenti articoli che riguardano specialmente il pubblico:

Art. 1. I permessi d'entrata alle stazioni sono stampati in rosso, su cartoncino bianco, numerati progressivamente per serie; portano l'indicazione della stazione per cui sono valevoli, della categoria a cui la stazione stessa appartiene, e, lungo i due lati maggiori del rettangolo, la numerazione in cifre arabiche delle 12 ore allo scopo di stabilire il periodo di validità di ciascun permesso.

A tergo vi è stampata la seguente *Avvertenza:*

« *Il detentore del presente permesso accetta e si obbliga di osservare le condizioni e le norme dell'avviso al pubblico in data 1° Gennaio 1888.* »

Art. 2. Le persone non munite di biglietto di viaggio che desiderano di accedere all'interno delle stazioni per accompagnare o ricevere viaggiatori, dovranno acquistare l'apposito permesso d'entrata presso il bigliettario locale; e nelle sole località aventi stazioni di 1.a categoria, anche presso le *Agenzie di Città* e gli esercenti la *Libreria* ed il *Caffè Restaurant* della stazione, qualora così le prime come i secondi venissero in seguito autorizzati alla vendita.

Art. 3. Le persone munite di tale permesso dovranno presentarlo all'agente che custodisce l'accesso alle sale d'aspetto od all'interno della stazione, il quale bucherà il permesso stesso sulla cifra segnante l'ora durante la quale avviene l'ingresso.

Art. 5. Il permesso non è valido oltre al termine dell'ora successiva a quella durante la quale avvenne l'ingresso.

Tuttavia, quando i detentori dei permessi si siano trattenuti nella Stazione oltre il termine anzidetto a cagione del ritardo del treno col quale debbono partire od arrivare viaggiatori di loro conoscenza, i Capi stazione sono autorizzati a permetterne l'uscita tosto partito od arrivato il treno stesso, senza sottoporli all'acquisto di un nuovo permesso.

Il detentore del permesso nel lasciare la stazione dovrà consegnarlo agli Agenti di servizio che custodiscono gli accessi alla stazione, nè potrà rientrare senza presentarne un altro, ancorchè non fosse spirata la validità del permesso precedente.

Art. 6. Le persone che presentassero all'uscita un permesso scaduto o non bucato, o comunque irregolare, e che non potessero provare di non aver viaggiato, saranno ritenute in contravvenzione e trattate come viaggiatori in arrivo sprovvisti di biglietto, colla applicazione delle penalità stabilite dall'articolo 33 delle vigenti tariffe.

Se poi provassero di non avere viaggiato, dovranno tuttavia pagare l'importo di un permesso di entrata, salvo le più gravi pene in cui potessero incorrere quando nel fatto si ravvisassero gli estremi di una frode o di un tentativo di frode a danno della Società.

Art. 8. È specialmente vietato ai detentori dei permessi di entrare nelle carrozze dei treni per qualsiasi ragione.

I contravventori saranno considerati come viaggiatori diretti alla più vicina fermata del treno, sprovvisti di biglietto di viaggio, e verranno loro applicate le penalità stabilite dall'art. 33 delle vigenti tariffe.

Art. 9. È pure vietato ai detentori dei permessi d'incaricarsi, a scopo di lucro, del trasporto del bagaglio dei viaggiatori e di dare molestia ai viaggiatori stessi, annunciandosi commessi di alberghi o di ditte, distribuendo avvisi od offrendo in vendita oggetti di qualunque specie.

I contravventori saranno per la prima volta fatti uscire immediatamente dalla stazione colla perdita del permesso pagato e successivamente potrà loro essere ricusato il rilascio di altro permesso.

Art. 10. I bambini di età inferiore agli anni tre potranno essere ammessi nelle stazioni anche se non muniti di permessi di entrata, purchè accompagnati da persona che ne sia provvista.

Il permesso però è obbligatorio per i bambini di età superiore alla suddetta.

Art. 11. È assolutamente vietato ai detentori dei permessi d'entrata, d'introdurre cani nell'interno delle stazioni.

Art. 12. La vendita dei permessi d'entrata nelle stazioni è limitata al tempo compreso fra la partenza o l'arrivo del primo e la partenza o l'arrivo dell'ultimo treno-viaggiatori della giornata.

Art. 13. L'uso dei permessi di entrata potrà essere temporaneamente sospeso, sia per disposizione dell'Autorità Politica, sia per eccezionali circostanze del servizio ferroviario.

Art. 15. Il ricavo della vendita dei permessi d'entrata nelle stazioni, depurato delle sole spese di fabbricazione e di stampa, è devoluto a beneficio degli *Istituti di previdenza fra gli Agenti e l Operai della Società (Casse Pensioni e Soccorso).*

Le stazioni abilitate alla vendita dei permessi d'entrata sono 27 di 1.a categoria e 109 di 2.a categoria. Diamo l'elenco di quelle di 1.a. ossia di quelle in cui il permesso costa L. 0.20.

Alessandria, Caserta, Castellamare, Civitavecchia, Como S. Giovanni, Frascati, Genova P. P., Genova P. B., Livorno S. Marco, Luvino, Milano C., Milano P. T., Napoli, Novara,

Pavia, Pisa C., Roma Termini, Reggio Calabria C., Salerno, Sampierdarena, Savona, Siena, Spezia, Torino P. N., Torino P. S., Vercelli, Voghera.

Osservatorio Ferroviario. — La Camera di Commercio di Milano fa studi per l'istituzione, nel proprio distretto, di un *Osservatorio Ferroviario*, al quale spetterebbe:

1. Esaminare i reclami provocati dagli inconvenienti del servizio ferroviario;

2. Raccogliere, studiare, classificare i desideri, le aspirazioni del commercio locale in rapporto alle modificazioni eventuali delle norme vigenti;

3. Studiare per iniziativa propria i naturali rapporti che dovrebbero intercedere tra le condizioni speciali locali della produzione di ogni singola regione e il servizio ferroviario;

4. Estendere le ricerche anche al servizio trasporto-viaggiatori, riguardo alla sicurtà e alla comodità;

5. Rilevare con una speciale cura le attinenze pratiche tra le tariffe ferroviarie e quelle doganali, interne ed esterne;

6. Essere in diretta corrispondenza col Consiglio superiore delle tariffe delle strade ferrate, dal quale dovrebbe essere interrogato su tutte le questioni ferroviarie che potessero interessare il distretto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		28 Gennaio	Febbraio 4
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 800	796
» »	Mediterranee	» 612	610
» »	Sicule	» —	518
» »	Sarde (preferenza)	» 275	275
» »	Palermo Marsala-Trapani	» 388	390
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 542	542
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 300	300
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara Seregno	» 250	250
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 315	319
» »	» 2ª emiss.	» 308	310
» »	Centrale Toscana	» 525	523
» »	Meridionali	» 320	324,50
» »	Sarde, serie *A*	» 315	317,50
» »	» serie *B*	» 312	313
» »	» 1879	» 318	318
» »	Pontebba	» 475	475
» »	Nord-Milano	» 262	265
» »	Meridionali Austriache	» 293	295

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Deputazione Provinciale di Napoli (9 febbraio, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione del tratto della strada provinciale Sorrentina nell'abitato di Piano di Sorrento nel sito detto Carotto. Importo L. 27,639.96 per i lavori e L. 107,339.20 per le espropriazioni. Cauzione provvisoria L. 1300. Cauzione definitiva L. 2500. Deposito per spese L. 200.

Deputazione Provinciale di Palermo (19 febbraio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto per i lavori occorrenti alla costruzione del 3.o tratto della strada provinciale Cerda-Montemaggiore-Alia. Importo L. 410.000, Lavori compiuti in due anni. Cauzione definitiva L. 35.000. Deposito per spese L. 6000. Fatali giorni 5.

Direzione del Genio Militare di Messina (10 febbraio, ore 11 ant., unico e definitivo), — Appalto per la costruzione di una casermetta ad un sol piano sull'avanti cortina fronte n. 1 nella cittadella di Messina per il personale di due batterie di Artiglieria, un Comando di Brigata ed un distaccamento del treno. Importo L. 160.000. Cauzione L. 10,000. Lavori ultimati in 180 giorni.

Municipio di Alessandria (10 febbraio, ore 11 ant. 1ª asta). — Appalto per lavori di costruzione di alcuni edifizî nel nuovo scomparto meridionale del cimitero urbano. Importo L. 92.000. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 10.000. Fatali 26 febbraio.

Municipio di Bari (13 febbraio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla riduzione dei locali dell'ex Liceo Cirillo ad Ospedale consortile in Bari. Importo lire 41,846.83. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 4000. Fatali giorni 15.

Municipio di Roma (13 febbraio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione dell'Orto botanico nella villa già Corsini. Importo L. 76.000. Cauzione provvisoria L. 4500. Deposito per spese L. 1100. Lavori ultimati in mesi sei. Fatali 1.o marzo alle ore 2 pom.

R. Prefettura di Ferrara (15 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la sistemazione dell'argine destro contro al centro Ariano Ferrarese (metri 260). Importo lire 32220. Cauzione L. 1700. Deposito per spese L. 600.

Città di Vetralla (Roma) (15 febbraio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada suburbana. Importo L. 21562.86. Cauzione provvisoria L. 1075. Lavori ultimati in giorni 200.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova (18 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle arginature e dell'alveo del fiume Gorzone, nel tratto compreso fra il ponte di Rottanova ed il ponte del Passetto presso Cavarzere inclusivo (metri 4939). Importo L. 164640. Cauzione provvisoria L. 7000 Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 250 giorni.

Municipio di Cava dei Tirreni — (9 febbraio, ore 9 ant., 1.a asta). — Appalto della manutenzione delle strade del Comune suddetto: 1.o lotto: Pianesi S. Arcangelo, Passiano lire 2809,28 — 2.o lotto: Castagneto, S. Cesareo, Corpo L. 1728,25 — 3.o lotto: Caliri, Dupino, SS. Quaranta, Arcara, Marini, Alessia L. 2407,82 — 4.o lotto: S. Pietro, Annunziata lire 1412,03 — 5.o lotto: Pregiato, S. Lucia L. 2142,62. Cauzione il decimo. Fatali 1.o marzo, ore 12 merid.

Genio Militare, Direzione straordinaria di Spezia pei lavori della R. Marina (20 febbraio, ore 10 ant 1.a asta). — Appalto dei lavori per la copertura di un tratto della via Morosini nel R. Arsenale Marittimo di Spezia, in parte con lamiere di ferro zincate ed ondulate, in parte con lastre di vetro. Importo L. 78.000. Cauzione L. 7800. Lavori compiuti in 180 giorni. Fatali 6 marzo, ore 12 merid.

Intendenza di Finanza in Catanzaro (21 febbraio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione di una caserma ad uso delle Guardie di Finanza nella contrada Ogliastro nel Comune di Casino, Importo L. 18070. Cauzione provvisoria L. 770. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 18 mesi.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera della tettoia, viaggiatori per la Stazione delle *Ferrovie Secondarie Sarde* a Cagliari, per conto dell'Impresa G. Marsaglia.

R. Prefettura di Milano — L'appalto dei lavori di urgenti riparazioni alla difesa in buzzoni lungo la sponda sinistra del fiume Po, detta del Botto e di Mirabello, in Comune di Senna Lodigiano, venne aggiudicato al signor Rizzi Luigi a Piacenza, col ribasso di L. 0,25 su L. 76,115. (V. n. 2 del *Monitore*).

R. Prefettura di Cremona. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti per la rimonta della difesa del Froldo Arginone in sinistra di Po, nel Comune di Casalmaggiore, fu aggiudicato al sig. Valentini Pietro, Mantova, per L. 79,277.67. (V. n. 2 del *Monitore*).

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara — L'appalto per la manutenzione novennale, dal 1.o Gennaio 1888, del tronco della strada provinciale Torino-Milano, fra Novara ed il ponte sul Colatore, fu aggiudicato al signor Besozzi Giuseppe, Cerano, per L. 7701.09. (V. n. 49, 52 e 1 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni, interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

2ª Decade — Dal 11 al 20 gennaio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

col parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	Totale	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	809.060 80	47.338 98	330.957 52	1.261.514 25	36.825 70	2.485.697 25	3.980 00	624 55
1887	747.039 74	32.027 88	280.193 74	1.104.696 88	26.925 19	2.190.853 43	3.980 00	550 47
Differenze nel 1888	+ 62.021 06	+ 15.311 10	+ 50.763 78	+ 156.817 37	+ 9.900 51	+ 294.843 82	»	+ 74 08
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	1.565.164 52	75.138 10	654.550 92	2.275.746 65	70.516 80	4.641.1[illegible]6 99	3.980 00	1.166 11
1887	1.449.666 52	55.416 33	527.023 85	1.986.518 61	52.214 65	4.010.869 96	3 980 00	1.015 29
Differenze nel 1888	+ 115.498 00	+ 19.691 77	+ 127.527 07	+ 289.228 04	+ 18.302 15	+ 600.217 03	»	+ 150 82
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	42.327 70	794 65	4.319 85	32.321 15	983 00	80.716 35	805 00	100 31
1887	31.566 38	488 57	3.641 12	20.828 69	908 91	57.433 67	701 00	81 93
Differenze nel 1888	+ 10.761 32	+ 306 08	+ 678 73	+ 11.492 46	+ 74 09	+ 23.3[illegible]	+ 104 00	+ 18 38
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	78.925 75	1.437 12	7.543 41	55.801 44	2 073 55	145.781 27	805 00	181 10
1887	61.919 12	907 84	6.335 56	38.269 62	1 613 95	109.076 09	693 80	157 22
Differenze nel 1888	+ 16.976 63	+ 529 28	+ 1.207 85	+ 17.531 82	+ 459 60	+ 36.708 18	+ 111 20	+ 23 88

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	1.259 80	1.390 60	— 130 80	2.901 60	2.451 00	+ 453 60
Merci	570 95	653 70	— 82 75	1.078 40	1.006 10	+ 72 30
Introiti diversi	80 15	93 05	— 12 60	166 75	166 15	+ 0 60
Totali	1.911 20	2.137 35	— 226 15	4.149 75	3 623 25	+ 526 50

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

19ª Decade — Dal 1° al 10 gennaio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	Totale	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DEADE				
1888	91.790 49	2.517 07	4.191 92	88.593 77	3.336 49	189 432 71	606 00	312 60
1887	97 430 73	2 566 55	8 353 24	90.409 94	2.190 80	200.951 26	606 00	331 60
Differenze nel 1888	— 5.640 24	— 49 48	— 4.158 32	— 1.816 17	+ 145 69	— 11.518 52	»	— 19 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 GENNAIO				
1888	1.643 247 48	32.992 45	242.068 24	1.945.050 74	35.875 77	3 899 231 63	606 00	6.431 38
1887	2.159.925 25	44.269 03	223.758 02	2.120 623 18	43.054 97	4.591.630 45	606 00	7.576 95
Differenze nel 1888	— 516.677 77	— 11.276 58	+ 18.310 22	— 175.572 44	— 7.179 20	— 692 395 77	»	— 1.142 57
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	4 666 31	83 21	559 23	612 63	36 30	5 958 68	64 00	93 09
1887	2.800 55	33 35	72 35	221 55	15 95	3.182 75	31 00	102 67
Differenze nel 1888	+ 1.865 76	— 49 86	+ 486 88	+ 308 08	— 15 65	+ 2.774 93	+ 33 00	— 9 58
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 GENNAIO				
1888	69 735 54	1.045 73	1.696 37	20.72[illegible] 65	699 29	100.298 58	64 00	1.567 17
1887	64.366 28	718 95	1.768 35	4.365 29	839 20	72.058 51	31 00	2.324 47
Differenza nel 1888	+ 5 369 26	+ 326 78	+ 6.327 58	+ 16.356 36	— 139 91	+ 28.240 07	+ 33 00	— 757 30

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. 135 milioni interamente versato

Servizi diretti senza cambiamento di carrozza

DA MILANO A ROMA E NAPOLI

e viceversa

per la via di GENOVA-PISA, la più rapida e la meno costosa.

Partenza da MILANO	ore 2.30 p. - 8.15 p.	Partenza da NAPOLI	ore 8.35 a. - 2.50 p.
Arrivo a ROMA	» 6.50 a. - 11.54 a.	» » ROMA	» 3.40 p. - 9.50 p.
» a NAPOLI	» 1.32 p - 6 45 p.	Arrivo » MILANO	» 7. 5 a. - 1.10 p.

NB. Fra **Milano** e **Roma** circolano carrozze con Coupés a letti e vetture a letti (Sleeping-Cars). — Prezzo per ogni posto, oltre al biglietto di 1. Classe, nelle carrozze con Coupés a letti **L. 20.20**; nelle carrozze a letti (Sleeping-Cars) **L. 20.50**.

PREZZI DEI BIGLIETTI PER CORSA SEMPLICE

MILANO-ROMA
Prima classe **80**.90 | Seconda classe **56**.70

MILANO-NAPOLI
Prima classe **113**.10 | Seconda classe **79**.20

Durante le FESTE VATICANE distribuzione di speciali biglietti di ANDATA e RITORNO a prezzi ridotti per ROMA, valevoli 20 giorni e con fermate intermedie, nonchè di biglietti supplementari a PREZZI RIDOTTISSIMI pel percorso PISA-FIRENZE e viceversa o PISA-FIRENZE-SIENA-GROSSETO e biglietti di ANDATA e RITORNO ROMA-NAPOLI, ROMA-POMPEI o VALLE di POMPEI.

Biglietti di Andata e Ritorno
MILANO-ROMA
1. classe L. 102.25 - 2. classe L. 71.65

Biglietto Supplementare
PISA-FIRENZE-PISA
OPPURE
PISA-FIRENZE-SIENA-GROSSETO
1. classe L. 11.00 - 2. classe L. 7.00

ROMA-NAPOLI E RITORNO			ROMA-POMPEI o VALLE di POMPEI E RITORNO (1)				
per viaggiatori isolati ed in comitive			per viaggiatori isolati			in comitive di almeno 25 persone	
1. Classe	2. Classe	3. Classe	1. Classe	2. Classe	3. Classe	1. Classe	2. Classe
42.00	29.45	18.10	45.00	31.50	19.30	36.00	25.00

(1) Facoltativi via Napoli o via Cancello-Ottajano.

I biglietti di Andata e Ritorno **Milano-Roma** e quelli supplementari **Pisa-Firenze-Pisa** o **Pisa-Firenze-Siena-Grosseto** trovasi in vendita alla stazione di **Milano Centrale** nonchè all'**Agenzia Internazionale dei viaggi, Galleria Vittorio Emanuele**. Alla stazione di **Roma**, nonchè all'**Agenzia Internazionale dei viaggi** nella stessa città (Corso 218) od a quella in via *Propaganda Fide* 8 e 10, trovasi pure in vendita agli stessi prezzi di **L. 11** per la prima classe e di **L. 7** per la 2ª classe, altri speciali biglietti supplementari valevoli nel ritorno pel percorso **Grosseto-Siena-Firenze-Pisa** oppure **Pisa-Firenze-Pisa** e di Andata e Ritorno **Roma-Napoli-Roma-Pompei** o **Valle di Pompei**.

La Direzione Generale.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI. Sabato, 11 Febbraio 1888 NUM. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOMMARIO DELLE MATERIE: *Il Bilancio dei Lavori Pubblici* (*Quesiti e risposte*). — *Cronaca Parlamentare delle ferrovie.* — *Prodotti ferroviari* (*novembre* 1887). — *Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Guida degli Azionisti.* — *Avvisi d'Asta.* — *Annunzi.*

IL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI

QUESITI E RISPOSTE.

Dalla elaborata relazione dell'on. Romanin Jacur sull'assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio 1887-88, abbiamo, nel precedente numero del *Monitore*, riprodotte le conclusioni riferentisi alle gravi questioni delle spese ferroviarie — riportiamo ora la parte che tocca all'articolo 6°, quello cioè che riguarda le variazioni, nella parte straordinaria del bilancio, circa le spese pei lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile relativi alle nuove linee:

. . . . Nel disegno di legge che accompagna le variazioni da recarsi agli stati di prima previsione col bilancio di assestamento figura un articolo che suona così:

Articolo 6. *Il reintegro di fondi assegnati a varie linee ferroviarie, fissato pel* 1887-88 *coll' articolo* 2° *della legge* 24 *luglio* 1887, *n.* 4785, *nella quota di lire* 30,000,000, *è rimandato all' esercizio* 1889-90;

e la opportunità di tale articolo vuolsi giustificata nella relazione ministeriale dal seguente ragionamento (pag. 21):

« L'articolo sesto riguarda il rinvio all'esercizio 1889-90 del reintegro di lire 30,000,000 ai fondi assegnati per varie linee ferroviarie, che per effetto della legge 24 luglio 1887, n. 4785, avrebbe dovuto farsi nell'esercizio corrente. È noto che la legge ora citata approvò una maggiore assegnazione di lire 121,000,000, in aggiunta al fondo stanziato coll'altra legge del 29 luglio 1882, n. 5002, da impiegarsi: lire 52,163,785 nei pagamenti necessari nell'esercizio 1886-87 a saldo e compimento di lavori di alcune linee ferroviarie; e le rimanenti lire 68,836,215 nei reintegri che restavano a farsi, per le somme avanti prelevate dai fondi complessivamente approvati per le varie linee, e cioè: nell'esercizio 1887-88, lire 30,000,000; nell'esercizio 1888-89, lire 30,000,000 e nell'esercizio 1889-90, lire 8,836,215. *Se non che, procedendosi nella via delle regolazioni, gli impegni precedentemente contratti risultando maggiori, di quelli avvertiti in occasione di detta legge, non permettono altrimenti di eseguire nell'esercizio* 1887-88 *le reintegrazioni alle quali avrebbesi dovuto procedere coi* 30 *milioni all'uopo assegnati e che si stanziano in questo esercizio. Ond'è che il Governo intenderebbe con questo fondo di far fronte ad ulteriori impegni, rimandando la relativa reintegrazione all'esercizio finanziario* 1889-90. »

Per vero dire non parve alla Commissione strano che nuovi e molto gravi impegni *procedendosi nella via delle regolazioni* fossero stati diremo così *proposti*, dappoichè purtroppo l'amministrazione dei lavori pubblici ci ha ormai abituati a queste sorprese molto onerose; tuttavolta ci sembrava strano che a così breve distanza dalle proposte, che poi condussero alla legge del 24 luglio 1887, si fossero trovati impegni ancora più urgenti da soddisfare di quelli cui si era inteso provvedere colla legge in parola, e ciò tantopiù che la relazione ministeriale colle seguenti parole, che sono dippoi quasi testualmente riprodotte nella relazione con cui il progetto votato dalla Camera fu accompagnato al Senato, ci informava che altri impegni erano stati avvisati ed erasi pensato anche al modo di provvedervi:

« Frattanto non si deve dimenticare, e noi siamo nel dovere di portare a notizia della Camera, che in questi ultimi mesi dell'esercizio, verranno a scadenza altre passività contratte dallo Stato in conseguenza delle accelerate costruzioni di altre linee, non comprese nella tabella annessa al presente disegno di legge, e mancano assolutamente i mezzi a poterle soddisfare. Per contro, una somma corrispondente a questi impegni — ai quali si deve provvedere senza un maggiore ritardo, così per dignità di Governo che nell'interesse medesimo del buono e celere andamento dei lavori — rimarrà disponibile in corso dell'anno sul fondo assegnato alle ferrovie contem-

plate nella tabella, cosicchè la parte sopravanzante potrà infrattanto essere adoperata ad estinguere le passività anzidette.

Questo è appunto il significato delle disposizioni contenute nell'articolo 2° che presentiamo per legge di necessità alle vostre deliberazioni. Molto a malincuore a dir vero, imperciocchè ad altri parrà che sia questa una prima violazione del concetto più ampiamente svolto nell'articolo 6°, che cioè nella compilazione e nell'esercizio dei bilanci, si debba applicare il principio salutare della specializzazione delle spese per ciascuna delle opere pubbliche decretate dal Parlamento. Al che si potrebbe forse rispondere, che sono ben altrimenti larghe e quasi sconfinate le facoltà che accorda la legge del 5 luglio 1862; ma noi preferiamo riconoscere e dichiarare, che avremmo desiderato poter seguire sin d'ora la via che intendiamo battere in avvenire, e non potendo far meglio esprimiamo almeno il desiderio che venga segnato un limite all'esercizio di questi mezzi di azione. » (1)

Ci destò legittima meraviglia adunque che neppure le facoltà concesse dall'articolo 2, limitatamente all'esercizio 1886-87, fossero state sufficienti a sopperire ai più incalzanti impegni; e, parendoci doveroso di procurare di formarsi un'idea sufficientemente chiara dello stato attuale delle cose, rivolgemmo all'onorevole ministro le seguenti domande:

Quesito I.

Si desidera sapere quali sono i maggiori impegni, scoperti posteriormente alla legge 24 luglio 1887, i quali importano la spesa di 30 milioni nell'esercizio in corso come è detto a pagina 21 della relazione sulla legge di assestamento.

Quesito II.

Si desidera sapere se il Governo sospenda lavori di costruzione ai quali la Camera volle provvedere con la legge 24 Luglio 1887.

Alle quali egli rispose tosto nel modo seguente:

« Roma, 8 dicembre 1887.

« Rispondo subito ai due quesiti che portano la data di ieri.

Al 1°: Non sarebbe esatto il dire che le previsioni dell'Amministrazione, onde fu mossa a chiedere un aumento di spesa per 121 milioni, accordati poi con la legge 24 luglio 1887, siano state superate di 30 milioni. Il vero è, che i 121 milioni di maggiore spesa si riferiscono esclusivamente alle strade ferrate indicate nella *tabella annessa alla legge*, e non si parlò mai d'impegni ed obblighi contrattuali che stessero in relazione alle altre linee in costruzione.

« Ciò premesso, il sottoscritto porta a cognizione della Commissione del bilancio che, dovendo provvedere al riparto dei 132 milioni assegnati per legge a ciascuno dei due esercizi 1887-88 e 1888-89, si è dovuto tener conto in primo luogo degli impegni arretrati, distintamente per ciascuna linea; e di qui è risultato, che i 132 milioni dell'esercizio in corso non sono neanco sufficienti a pagare le passività che già si conoscono, quindi nacque il pensiero di esporre al Parlamento *lo stato reale* delle cose e di chiedere gli opportuni provvedimenti.

« Se la Commissione desidera, io sono pronto a comunicarle i bilanci di previsione dei due esercizi, in tabelle separate che tengo presso di me: ma amerei presentarle in forma breve, perchè potrebbero subire qualche variazione.

(1) Relazione che accompagna il disegno di legge, presentato il 18 aprile 1887 — Stampato n. 169 — Legislatura XVI 1ª Sessione — pag. 2.

« Al 2° · Il Governo non si troverà perciò indotto a sospendere l'appalto delle linee Eboli-Reggio e Messina-Cerda, ma non potrà prendere altri impegni per nuove ferrovie fuorchè a cominciare dal venturo esercizio. »

Alla Commissione non parvero esaurienti siffatte risposte, e poichè in esse si parlava di avere in pronto i bilanci di previsione — con relative *tabelle* le quali però potevano subire *delle variazioni* — credette la Commissione di concretare i desideri delle notizie in alcuni dati di fatto che reputava potessero, senza gravi difficoltà, essere forniti e pregò quindi il ministro di rispondere alle seguenti domande:

Quesito I.

Prima di fare proposta alcuna per 30 milioni di maggiore spesa la Commissione crede necessario di conoscere il vero stato delle cose riguardo alle costruzioni ferroviarie in corso e agli impegni già assunti per le costruzioni stesse.

Si chiede perciò al Ministero dei lavori pubblici una tabella nella quale, linea per linea ferroviaria, sia indicato:

1. Gli appalti fatti con l'indicazione della data di ciascun contratto;
2. Lo stato dei lavori per ogni contratto di appalto;
3. I pagamenti fatti per ogni appalto;
4. L'ammontare delle somme già impegnate per lavori fatti;
5. Quanto si presuma di dover pagare per gli appalti in corso;
6. La scadenza dei pagamenti per le somme impegnate;
7. Quali sieno, per ciascun appalto, le somme delle quali il Ministero ritiene che la spesa effettiva eccederà la somma preventiva.

Quesito II.

La Commissione desidera sapere se e quanta parte dei 30 milioni domandati deve essere assorbita per convenzioni o transazioni fatte con appaltatori per evitare o comporre litigi.

E si ebbe dall'onorevole ministro la seguente risposta:

« Roma, 16 dicembre 1887.

« Sento il dovere di dichiarare che non sono in grado di determinare il tempo entro il quale potranno essere raccolti i materiali che occorrono, per una conveniente, precisa e categorica risposta. L'alto rispetto che porto alla Commissione del bilancio non mi consentirebbe di produrre, in breve tempo, una risposta troppo imperfetta o meno rispondente agli alti fini che essa giustamente si propone di conseguire colle sue domande.

« Tuttavia ho appena bisogno di dire che ho subito ordinato che si metta mano al lavoro.

« Intanto, avendo io, per debito imprescindibile d'ufficio, atteso faticosamente a raccogliere sinteticamente i dati necessari per fissare, colla maggiore precisione possibile, gli impegni dello Stato in relazione alle ferrovie in costruzione, sento dovere di dichiarare che tengo apparecchiati questi elementi per metterli a disposizione della Commissione nella forma indicata in precedente nota, e più tardi del Parlamento, quando il Governo farà conoscere il suo programma sul tema delle nuove costruzioni ferroviarie. »

Però la Commissione non credè di acquetarsi ancora ed immediatamente, per mezzo della Presidenza della Camera, rispose all'onorevole ministro nel seguente modo:

« Roma, 17 dicembre 1887.

« *A Sua Eccellenza*
« *il ministro dei lavori pubblici*,

« La sottogiunta del bilancio, incaricata dell'esame del bilancio dei lavori pubblici, alla quale ho testè comunicate

le risposte dall'E. V. trasmesse relative ai quesiti proposti nell'adunanza 14 corrente, mi incarica di ringraziarla della premura con cui ordinò che si mettesse subito mano al lavoro necessario per raccogliere i materiali e dati occorrenti, per rispondere colla maggior precisione che sia possibile ai due primi quesiti e di pregarla a farle avere questi dati e le conseguenti risposte nel più breve tempo, onde non abbiano da essere ritardati i lavori della Sottogiunta e del relatore.

« Firmato: SEISMIT DODA. »

E a questa nota rispose il signor ministro come appresso:

« Roma, 3 gennaio 1888.

« Per taluni indizi che ho potuto raccogliere, è sorto il dubbio che, dovendo correre assai tempo prima che siano pronte le risposte a tutti i quesiti formulati nella nota controcitata, possa essere soverchiamente ritardato lo studio del bilancio d' assestamento per l' esercizio 1887-1888, nella parte che riguarda l'articolo 6 del progetto di legge proposto dal Ministero.

« In tale stato di cose, ho creduto che potesse riescire di immediata utilità un primo invio del quadro che ho l'onore di farle tenere, insieme alla presente.

« Di qui, è facile discernere, che le lire 104,818,095.61 ancora disponibili per le costruzioni (attesochè le altre lire 27,187,904.39 a compimento dei 132 milioni stanziati in bilancio, hanno già una speciale applicazione) sono vincolate al pagamento di passività derivanti da lavori in corso, ossia da impegni contrattuali che non si possono rinviare al tempo di poi; cosicchè il Ministero doveva scegliere, fra l'uno e l'altro di questi partiti: o domandare con legge speciale un nuovo credito di 30 milioni in aggiunta ai 132 del bilancio; o contenere la spesa nei limiti del bilancio e ritardare di un anno l' applicazione del provvedimento adottato colla legge del 24 luglio 1887.

« Questo secondo partito parve preferibile, per degni rispetti finanziari che facilmente s'intendono; ed è parso tale altresì, perchè verrà presto l'opportunità di prendere assai più importanti risoluzioni in materia di costruzioni ferroviarie senza che quella che oggi è chiamata a sanzionare possa nuocere o pregiudicare le ulteriori decisioni del Parlamento.

« Sono finalmente nel dovere di soggiungere, che utilizzando a questa maniera i 30 milioni destinati al reintegro, a mala pena si potranno assolvere le passività che verranno a scadenza in corso d'anno, cosicchè non si saprebbe rispondere della regolarità del servizio, qualora fosse deciso altrimenti. »

A questo carteggio fanno seguito, nella relazione dell' on. Romanin Jacur, le conclusioni che furono già pubblicate nell'ultimo numero del *Monitore*.

Per la discussione fattasi alla Camera, nella seduta del 6 corrente, intorno ai 30 milioni — dei quali è questione nei precedenti *quesiti* e nelle relative *risposte* — vedasi la *Cronaca Parlamentare* in questo stesso numero.

CRONACA PARLAMENTARE DELLE FERROVIE

Camera dei Deputati. *(Seduta del* 6 *Febbraio).* — Proseguendosi la discussione sull' assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1888 e toccando essa al bilancio dei Lavori pubblici, ebbe il seguente svolgimento nella parte che riguarda le strade ferrate; circa le quali, nel precedente numero ed in questo, abbiamo riportati i principali tratti della relazione presentata dall' on. Romanin Jacur.

— Genala parla sull'art. 5 (7 nel primitivo disegno ministeriale). Ritiene che la Commissione del bilancio non poteva fare a meno di venire alle conseguenze alle quali è venuta in presenza delle domande del ministro dei Lavori pubblici relative ad altri 30 milioni per quelle stesse linee per le quali pochi mesi addietro si votavano 120 milioni che si presumevano sufficienti a liquidare la spesa delle linee in costruzione.

L'oratore ricorda di avere, oltre un anno addietro, messo sull'avviso la Camera intorno alle maggiori spese che sarebbero state necessarie sia per le strade ferrate e per le strade ordinarie, che per le opere idrauliche. Le stesse dichiarazioni egli ebbe a fare alla Camera per le diciannove linee in costruzione, determinandone eziandio la misura; onde le domande ora fatte dall' on. ministro dei lavori pubblici non possono riuscire una sorpresa per nessuno.

E ritiene che la sorpresa derivi dal modo preferito dall'onorevole ministro per fare i reintegri; modo che l'oratore giudica non corrispondente alla legge del 1882.

— Saracco (ministro dei Lavori pubblici) non consente che il metodo preferito dall'onorevole Genala sia il migliore e il più consentaneo al sistema costituzionale.

Gli impegni contrattuali assunti dalle precedenti Amministrazioni sono tali che non bastano a colmarli le somme inscritte per tale titolo; onde crede d' aver fatto cosa conforme ai buoni principii con la proposta contenuta nell'ultimo articolo della legge.

— Romanin Jacur (relatore) conferma quello che ebbe già ad osservare nella relazione, che cioè il temperamento proposto nell'articolo è diretto soltanto a riservare intatta la questione relativa agli impegni ferroviari, in presenza della gravità che ha assunto il problema ferroviario. Aggiunge altre considerazioni.

— Seismit-Doda chiede che il ministro manifesti i proprî intendimenti sulle condizioni dell' amministrazione dei Lavori pubblici, la quale corrisponde così insufficientemente alle richieste che le sono fatte, e sul modo di migliorarla.

— Saracco (ministro dei Lavori pubblici) non crede dirette alla presente amministrazione le severe parole contenute nella relazione sull'indirizzo dell'amministrazione dei Lavori pubblici; tuttavia desidera che la Commissione del bilancio dica quali imperfezioni essa ravvisi nell' amministrazione stessa. Riconosce che la contabilità lascia qualche cosa a desiderare. (Commenti).

Ma dal luglio scorso la contabilità stessa è stata ordinata in guisa che si può dire funzioni regolarmente. Se non che a cosa servono le registrazioni degl'impegni contrattuali, se nel fatto tali impegni vengono di gran lunga sorpassati?

Non è dunque da questo lato la imperfezione; ma nel sistema amministrativo; onde ritiene necessario specializzare le spese, di maniera che ad esse opere corrisponda una somma determinata che non si possa eccedere senza autorizzazione del Parlamento. (Bene!)

Ed in attesa di questi provvedimenti, egli si onora di non avere, in nove mesi d'amministrazione, dato in appalto neppure un palmo di ferrovie essendosi considerato come semplice stralciatario. (Oh! oh!)

Se nell'amministrazione c'è qualchecosa da fare, bisogna tener conto dello sviluppo enorme degli affari ad essa affidati e non gettare lo scredito su tutti i funzionari. (Vive approvazioni).

— Genala ripete che egli non ha voluto se non spiegare alla Camera che la proposta dell' articolo che si discute non rivelava un fatto nuovo. Essa è occasionata unicamente dal metodo enunciato dal ministro, metodo ch'egli approva intieramente; giacchè quello del capitolo unico, imposto dalla legge del 1882, non è certamente il migliore com'egli ebbe a dichiarare l'anno passato.

Attribuisce tutto il disordine che si lamenta esclusivamente all'essersi fatti appalti senza progetti; di maniera

che le previsioni furono di gran lunga superate dalla realtà.

— Romanin Jacur (relatore) ricorda di aver manifestato in ripetute occasioni il convincimento che l'amministrazione dei Lavori pubblici ha bisogno di riforme.

Come relatore del bilancio, poi, egli ha dovuto meravigliarsi che fossero sorti in un tratto 239 milioni senza che l'amministrazione dei Lavori pubblici lo avesse preveduto.

E quando risulta da documenti ufficiali che, ad esempio in fatto di ferrovie, l'amministrazione non ha rispettato le disposizioni di legge, non crede possa dirsi animato da esagerazione chi invoca una riforma dell'amministrazione stessa.

— Giolitti nota una contradizione fra le parole del ministro dei Lavori pubblici e quelle dell'on. Genala a proposito dei trenta milioni che si debbono reintegrare alle linee ferroviarie da cui furono stornati, e domanda quale sia la portata della legge che si vota.

— Saracco (ministro dei Lavori pubblici) risponde che non si intende di reintegri e simili, e che i denari occorrono per pagare spese già fatte e debiti che esistono. (Commenti).

Per altri impegni occorrenti provvede il disegno di legge che ha presentato e che spera avrà presto l'approvazione del Parlamento.

— Giolitti non ha inteso di fare critiche alla Commissione del bilancio, e ammette che il primo dovere dello Stato sia quello di soddisfare gli impegni contratti.

— Aggiungiamo che nella medesima seduta fu approvato a scrutinio segreto il bilancio.

(*Seduta del 7 Febbraio*). — Questa fu specialmente occupata nello svolgimento delle due interpellanze degli on. Maffi e Demaria, le quali, come abbiamo accennato nel numero precedente, riguardavano l'applicazione dei regolamenti e degli organici del personale ferroviario.

— L'on. Saracco disse non essere facile rispondere alle molte osservazioni poste innanzi dagli onorevoli Maffi e Demaria; dappoichè, se sarebbe suo desiderio difendere con uguale calore gli interessi degli impiegati ferroviarii, non può scordare la sua qualità di ministro; e quindi temerebbe di pregiudicare con le sue parole la condizione di coloro che possono rivolgersi ai tribunali. (Interruzioni).

Il ruolo organico degli impiegati ferroviarii non fu approvato dal Governo, e non conviene che lo sia, imperocchè la legge stabilisce solamente l'obbligo nelle Compagnie di comunicarlo prima di attuarlo. E ciò è tanto vero che il Governo ha facoltà di giudicare sui reclami che possano sorgere contro quell'organico; lo che non potrebbe essere se fosse intervenuta l'approvazione governativa, contro cui i reclami si presentano.

Eguali dichiarazioni fece in proposito del regolamento. Il Governo non ha obbligo e diritto di entrare negli affari delle Società; ha obbligo e diritto di esaminare i reclami che gli sieno presentati; ed, ove il suo avviso in merito ai reclami medesimi sia diverso da quello delle Società, di rivolgersi al Collegio arbitrale a cui la legge ha demandato l'incarico di definire tutte le controversie fra il Governo e le Compagnie.

Assicurò che sopra una petizione di alcuni impiegati ferroviari sentirà il parere dei corpi consulenti e poi occorrendo ricorrerà al tribunale arbitrale, giacchè crede che questo sia l'unico modo d'intervento legale di cui il Governo possa disporre.

Concluse assicurando gl'interpellanti che dietro il parere dei corpi consultivi egli farà tutto il possibile per migliorare la sorte degli impiegati ferroviari.

— Gli on. Maffi e Demaria si dichiararono non soddisfatti della risposta del Ministro e presentarono ciascuno una propria mozione. Quella del primo è così concepito: « La Camera, considerando che il mutamento della disciplina del personale dipendente dalle amministrazioni ferroviarie è avvenuto senza la garanzia e il controllo determinati dalla legge 27 aprile 1885, invita il governo a provvedere. » La mozione del secondo dice: « La Camera invita il Ministro dei Lavori pubblici a provvedere alla osservanza dei patti stipulati colle Società ferroviarie nell' interesse degli impiegati, ed alla esatta e completa applicazione dell'art. 103 della legge sulle Convenzioni. »

— Su proposta del Ministro, le due mozioni si discuteranno nel giorno successivo a quello in cui sarà terminata la discussione del progetto sui provvedimenti ferroviari.

— Nella medesima seduta, l'on. De Maria ritirò, poscia, una sua interrogazione al Ministro delle finanze in ordine alle questioni sulla ricchezza mobile degli impiegati ferroviari; rimandandola a quando si discuteranno le mozioni proposte da lui e dall'on. Maffi, poichè si tratta di argomenti affini.

PRODOTTI FERROVIARII

Novembre 1887.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di novembre 1887, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1886.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di novembre 1887 ascese a L. 20,363,231, mentre nel novembre 1886 fu di L. 18,922,437, quindi presenta un aumento di L. 1,440,794.

I suddetti totali sono così divisi:

		1887		1886
Viaggiatori . . .	L.	7,857,008	L.	7,537,641
Bagagli	»	339,158	»	334,414
Merci a grande velocità .	»	2,257,937	»	1,323,722
» a piccola » .	»	9,744,233	»	9,689,694
Introiti diversi . . .	»	164,895	»	36,966
Totale	L.	20,363,231	L.	18,922,437

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

		1887		1886
Rete Mediterranea . .	L.	9,578,524	L.	8,964,922
» Adriatica . . .	»	9,231,720	»	8,468,842
» Sicula . . .	»	698,246	»	672,282
Ferrovie dello Stato . .	»	89,500	»	92,451
» Sarde . . .	»	141,808	»	133,152
» Diverse . .	»	623,433	»	590,788
Totale	L.	20,363,231	L.	18,922,437

La differenza poi tra novembre 1887 e novembre 1886 va così ripartita:

Rete Mediterranea . .	+	613,602		
» Adriatica . . .	+	762,878		
» Sicula . . .	+	25,964		
Ferrovie dello Stato . .			—	2,951
» Sarde . . .	+	8,656		
» Diverse . . .	+	32,645		
Totale	+	1,440,794		

Ora al suddetto prodotto generale del mese di novembre in	L.	20,363,231
aggiungendo quelli dei mesi precedenti in .	»	83,954,688
il prodotto generale dal 1° luglio 1887 al 30 novembre 1887 risulta di	L.	101,317,919
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	»	96,703,646
per cui si ha l'aumento di	»	7,614,273

Questo aumento generale va poi così ripartito:

Rete Mediterranea	+ 3,035,451	
» Adriatica	+ 5,042,428	
» Sicula		— 693,174
Ferrovie dello Stato	+ 34,317	
» Sarde	+ 65,630	
» Diverse	+ 129,621	
Totale	+ 7,614,273	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1887 al 30 novembre 1887 fu di chilometri 11,663, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 11,120.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole Reti dal 1° luglio 1887, al 30 novembre 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di novembre	Dal 1 luglio al 30 novembre
Rete Mediterranea	2,080	11,045
» Adriatica	1,919	9,579
» Sicula	1,039	4,180
Ferrovie dello Stato	639	3,385
» Sarde	345	1,717
» Diverse	577	3,506

Quindi la media è di L. 1,738 pel detto mese di novembre e L. 8,944 per il periodo dal 1° luglio al 30 novembre con un aumento, cioè, di L. 52 per il primo, e un aumento di L. 248 pel secondo, in confronto del periodo precedente.

Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1.o luglio al 30 novembre 1887	158
Totale generale	158

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Annunciamo che il 6 corrente ebbe luogo la visita di ricognizione del nuovo tronco ferroviario Roccadebaldi-Mondovì, che completa la linea Cuneo-Mondovì. La visita venne effettuata da una Commissione composta dei delegati del R. Ispettorato, delle ferrovie del Mediterraneo esercente la linea, della Direzione tecnica per la costruzione e dell'Impresa costruttrice.

Le condizioni del tronco furono trovate soddisfacenti e tali che si avrebbe potuto aprirlo subito all'esercizio se pei rigori della stagione non si fosse, malgrado gli sforzi fatti, ritardato l'inghiaiamento, il quale però potrà essere completato fra qualche giorno. In conseguenza di ciò, la Commissione ha creduto di dover proporre che l'apertura abbia luogo il giorno 18 corrente.

><

A complemento delle notizie pubblicate nel numero della scorsa settimana in merito alle gare della Società del Mediterraneo per fornitura di materiale rotabile, autorizzate dal R. Ispettorato, ci affrettiamo ad avvertire che il dissuggellamento delle schede di offerta per le vetture di 1.a classe e pei bagagliai avrà luogo il 23 corrente, quello per le carrozze di 2.a e di 3.a classe il 28 detto mese, e infine le offerte pei tre lotti delle locomotive verranno dissuggellate rispettivamente il 23, 28 corrente e 3 marzo p. v.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha fatto studiare un progetto per lavori di ampliamento nella stazione di Albate-Camerlata, resi necessarii in conseguenza del prossimo innesto nella medesima della nuova ferrovia complementare da Lecco a Como. Il progetto medesimo, il quale considera una spesa di L. 138,000, venne testè sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

><

La predetta Società ha inoltre sottoposto alla approvazione governativa il progetto per il risanamento e completamento di circa 12 chilometri di massicciata lungo il tronco da Cecchina a Velletri, nella ferrovia Roma-Napoli, con una perizia di spesa ammontante a L. 102,500.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentata per approvazione al Ministero dei Lavori pubblici, la proposta per l'acquisto dei materiali metallici occorrenti all'armamento di 110 chilometri di binario, secondo il nuovo modello Vignole, con rotaie da 38 chilogrammi per metro lineare.

I materiali dei quali trattasi dovrebbero servire per parte del secondo binario delle linee Roma-Milano e Milano-Venezia. Il quantitativo dei materiali medesimi, pei quali sono anche stati sottoposti all'approvazione governativa gli elaborati di appalto, è il seguente:

Tonnellate 8,360 di rotaie, di m. 12 e del peso come sopra, in un solo lotto;

Tonnellate 1,102 di piastre in acciaio, di cui tonn. 183 di controgiunto e tonn. 919 intermedie;

Tonnellate 434 di compresse o ganasce di acciaio;

» 304 di caviglie d'acciaio a vite mordente;

» 63 di chiavarde in ferro.

La spesa complessivamente preventivata per la provvista di tutto il predetto materiale ammonta a L. 2,060,000.

><

L'Ufficio del Genio Civile di Novara ha compiuto e presentato al R. Ispettorato generale delle strade ferrate, il progetto di nuovi impianti in stazione di Borgosesia sulla linea da Novara a Varallo, consistenti:

1. nella costruzione di un edificio ad uso di caffè ristoratore;
2. nell'impianto della pensilina metallica pel fabbricato viaggiatori;
3. nell'ingrandimento del piazzale con l'aggiunta degli impianti occorrenti per il servizio delle merci a piccola velocità.

La spesa preventivata per l'esecuzione dei premenzionati lavori ascende a L. 125,250.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Siracusa a Licata ha presentato al R. Ispettorato generale delle strade ferrate il progetto esecutivo del tronco della predetta ferrovia, compreso fra Falconara e Licata, della lunghezza di m. 10,769 36 e del costo totale di L. 1,750,000.

Di questo progetto daremo, come il solito, ampli ragguagli tecnici in un prossimo numero del *Monitore.*

><

Sappiamo che con Decreto Ministeriale in data 31 scorso gennaio la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 128,888 per l'ampliamento e riordino della stazione di Torre del Greco.

><

Sappiamo che il Governo Belga ha fatto adesione, salve alcune riserve, alla convenzione concretata a Berna nel maggio del 1886, relativa alla unità tecnica delle strade ferrate.

><

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive:

All'Impresa Industriale Italiana di Napoli la fornitura delle impalcature metalliche pel 2 binario fra Chiavari e Riva, in seguito al ribasso del 25 0|0;

Alla Ditta Dellanoce Angelo di Stradella per l'impianto del servizio merci a piccola velocità a Pieve Albignola, col ribasso del 12.12 0|0;

L' 8 corrente la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per l'appalto dei lavori di impianto del servizio merci nella stazione di Palma. Importo L. 6,800. Il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 23 andante.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 99,600 per definire la liquidazione dei lavori di costruzione della stazione di Spezia;

L. 39,000 per costruzione di un cavalcavia in stazione di Chiavari;

L. 20,334 per impianto dell'illuminazione a gaz in stazione di Spezia;

L. 16,370 per rifacimento binario fra le stazioni di Sesto Calende ed Arona;

L. 22,400 per impianto parziale del servizio merci in stazione di Palma;

L. 11,538 per costruzione di una tettoia pel servizio passeggieri in stazione di Palma;

L. 12,580 per ampliamento del servizio merci in stazione di Bressana d'Argine;

L. 5,289 per impianto di siepi lungo la linea Cava Carbonara-Broni;

L. 6,800 per impianto binario tronco in stazione di Livorno S. Marco.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvata la transazione concordata fra l'Amministrazione dei Lavori pubblici e la Impresa Cesaroni, allo scopo di definire le vertenze sollevate dalla Impresa stessa in ordine all'ammontare dei lavori di costruzione del primo tronco della ferrovia Siracusa-Licata, compreso fra Siracusa ed il chilom. 8.

Il Consiglio medesimo ha riservato di emettere il suo parere, fino all' esaurimento di ulteriori incumbenti, sopra un atto di liquidazione e collaudo dei lavori per la costruzione delle pile e delle spalle del ponte in ferro sui Fiumi Uniti, lungo il tronco Ravenna-Bevano della ferrovia Ravenna-Rimini.

><

Sappiamo che è stata avanzata istanza al Ministero dei Lavori pubblici per ottenere, in base all' articolo 242 della legge sui lavori pubblici, l' autorizzazione di libero accesso ai terreni situati nella zona da studiare per la compilazione del progetto di massima di una ferrovia da Varese a Porto Ceresio sul Lago di Lugano.

La nuova linea dovrebbe attraversare i Comuni di Varese, Sant'Ambrogio, Induno-Olona, Arcisate, Brenno-Userio, Bisuschio, Viggiù, Besano e Quasso al Monte.

Gli studî dei quali trattasi dovrebbero essere compiuti nel periodo di tre mesi dalla data della autorizzazione ministeriale relativa.

><

Sappiamo che alcune Ditte commerciali, accennando alla importanza che giornalmente acquistano nel traffico dei vini, le località di Rivarolo Ligure e di Serravalle Scrivia, hanno instato presso la Società delle strade ferrate del Mediterraneo affinchè le dette stazioni, conformemente a quanto già fu fatto per quelle di Neive, Novi e Strevi, vengano ammesse a fruire della tariffa speciale n. 6, piccola velocità, in servizio diretto italo-svizzero, per i trasporti a vagone completo di vino in botti o barili, in partite di almeno 5000 chilogrammi per vagone o paganti per tale peso minimo.

Ci consta poi che la Società predetta ha raccomandata al R. Ispettorato generale delle strade ferrate, la istanza della quale trattasi, interessandolo ad autorizzare sollecitamente il provvedimento colla medesima domandato.

><

Ci scrivono da Cuneo che quella Camera di commercio ed arti ha vivamente raccomandato al Ministero dei Lavori pubblici la domanda della Camera di Commercio di Savona, per lo stabilimento di una nuova stazione per le merci nella Borgata delle Fornaci, presso Savona, di cui abbiamo fatto cenno nel precedente numero, allo scopo di soddisfare ai bisogni del commercio pei quali le due attuali stazioni di Savona sono insufficienti.

><

Ci consta che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale un secondo progetto particolareggiato del nuovo ponte ad impalcature metalliche da costruirsi sul torrente Trebbia, ad uso esclusivo della ferrovia Alessandria-Piacenza ed allo scopo di restituire l'attuale ponte in muratura ad intero uso della strada provinciale.

Il nuovo progetto venne studiato dalla prefata Società in seguito a prescrizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La spesa di costruzione del ponte completo a due binarî, per quanto riguarda le opere murarie e con impalcatura metallica per un solo binario, è preventivata in L. 1,595,000.

Per la costruzione dei tronchi di raccordo fra le estremità del ponte e la linea attuale, è preventivata la totale spesa di L. 240,000.

Il costo poi del ponte con impalcatura metallica per due binarî, e compresa la spesa per l'armamento del ponte stesso, è presunto in L. 2,282,000.

><

C'informano che quanto prima avranno luogo, sulle linee della Rete Adriatica, esperimenti di disinfezione sei carri a bestiame mediante polvere di torba, siftema proposto dalla Ditta Cirio, e del quale fu già atta qualche prova sulle linee della Mediterranea.

A questi nuovi esperimenti assisterà apposita Commissione nominata dal Governo, con intervento anche dei delegati delle Società ferroviarie.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha consentito che la concessione fatta lo scorso anno a favore della Ditta Candiani e Biffi di Milano, pel trasporto di solfato d'allumina da Milano e da Milano-Librera per Roma ed oltre verso Napoli, sia prolungata fino al 31 dicembre 1888.

><

Ci informano da Bologna che quella Camera di Commercio ed Arti ha interessato il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio a far pratiche presso quello dei Lavori pubblici affinchè provveda a togliere le irregolarità nel servizio merci che si lamentano nella stazione ferroviaria di Bologna, specialmente per quanto riguarda i termini di resa delle merci stesse.

><

La Società delle strade ferrate dell' Adriatico, di pieno accordo con quelle delle ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici la proposta di aggiunta alla nomenclatura delle vigenti tariffe e condizioni dei trasporti della nuova voce « *piuma di pollame, d'oca, ecc. in natura* » con la indicazione della classe quinta della tariffa generale e della serie B della tariffa speciale 123.

><

Sappiamo che, in seguito a voto emesso dal Consiglio delle tariffe, il R. Ispettorato generale invitò le Società esercenti le reti principali a studiare la concessione, in via d'esperimento, di alcune facilitazioni nel trasporto dei bozzoli vivi, sulle basi accennate in un memoriale dell'Associazione Serica di Milano.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo, di comune accordo con le ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato alla approvazione governativa la proposta per l' aggiunta nella nomenclatura generale delle vigenti tariffe, della voce « *reti metalliche per la difesa delle navi* » con la indicazione della classe seconda della tariffa generale e della Serie A della tariffa speciale n. 116.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali, anche a nome di quelle delle ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentato alla approvazione governativa una proposta di modificazione al testo della tariffa speciale n. 101 piccola velocità, secondo la quale alla dizione: *spedizioni di almeno* 50 *tonnellate,* verrebbe sostituita la seguente: *spedizioni di almeno* 50 *tonnellate in vagone completo, fino alla portata o paganti per il peso a questa corrispondente.*

><

Con recente decreto dei Ministeri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio, venne autorizzata la sostituzione della voce « *asfalto minerale bituminoso in roccia ed in polvere* » alla attuale voce della nomenclatura generale delle tariffe « asfalto in roccia minerale e bituminoso » e la sostituzione della voce « *asfalto in roccia od in polvere* » a quella di « asfalto in roccia » della tariffa locale n. 211 P. V., giusta la proposta presentata dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con quelle delle ferrovie Meridionali e della Sicilia.

><

Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici ha manifestato il parere che, con alcune avvertenze, si possa ammettere la trasformazione in ferrovia della tramvia Novi Ligure-Ovada; ma che non sia il caso di approvare il progetto di massima per la costruzione del nuovo tronco da Ovada a Molare. (Vedansi le *Informazioni* nel n. 4).

Il detto Consiglio ha pure emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Proroga del Decreto per espropriare i terreni necessarii all' ampliamento delle stazioni di Trani e Molfetta lungo la linea Bologna-Otranto;

Ampliamento della stazione di Bovisa lungo la ferrovia Nord-Milano;

Progetto di una ferrovia funicolare per S. Michele in Bosco presso Bologna;

Rimozione di controrotaie lungo il binario che attraversa l'abitato di Montechiari della tramvia Mantova-Brescia.

><

Nella seduta tenutasi ieri, 10, dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti;

1° Colla Ditta Vergnanini Paolo di Reggio-Calabria per fornitura di m. 6,000 di cancellata a graticci per chiusure secondarie nelle stazioni e 6,500 picchetti di consolidamento relativi;

2° Colla Ditta Pereno e Debenedetti di Torino per fornitura di chil. 40,000 di cotone in filetto o cascami di cotone;

3° Colla Società Anonima per l'acquedotto Nicolay sedente in Genova per spostamento dell' acquedotto in conseguenza dell'impianto del nuovo deposito locomotive presso Rivarolo;

4° Colla Ditta Vay Luigi di Torino per fornitura di kg. 10,000 di bolloni di ferro filettati per locomotive;

5° Colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche e C. di Padova per fornitura di 17 serbatoi in lamiere di ferro a fondo sferico e relativi accessorî;

6° Colla Ditta Zanelli Giulio d'Incino pel lavoro di ritagliatura di 30,000 lime usate;

7° Colla Ditta Romeo Antonino di Reggio-Calabria per appalto lavori di ampliamento fabbricato viaggiatori in stazione di Ardore.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ceva-Ormea. — Presso il Ministero dei Lavori Pubblici e presso la R. Prefettura di Cuneo, si addiverrà, il 25 corrente alle 10 ant., allo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3.o tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno, della ferrovia Ceva-Ormea; — del quale abbiamo dato tutti i ragguagli tecnici nel n. 1 (vedi *Informazioni*); — compreso fra le progressive 19,609.55 e 27,362.92 dall'asse della stazione di Ceva, e quindi della lunghezza di m. 7753.37 circa, escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi, e la fornitura delle travate metalliche pei ponti. L'importo presunto, soggetto a ribasso d'asta, è di L. 1,313,000. Per essere ammessi

all'asta si dovrà fare un deposito di L. 58,000 come cauzione provvisoria ed all'atto dell'aggiudicazione definitiva si dovranno depositare L. 116,000 come cauzione definitiva. I fatali restano stabiliti a giorni 15.

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. Contratto colla ditta Cerruti Secondo di Susa, per l'impianto di condotta d'acqua per diversi caselli della linea da Bussoleno al Confine francese;

2. Contratto colla ditta Tambellini Lorenzo di Pisa, per l'impianto dell'officina di riparazione delle locomotive e per la sistemazione di binarî in stazione di Civitavecchia;

3. Contratto colla ditta Maestrelli Gesualdo d'Empoli, per i lavori di consolidamento del rilevato detto delle Cascine presso Empoli;

4. Contratto colla ditta G. Besana, G. Carloni e C. di Milano per i lavori di riscaldamento e ventilazione nelle nuove officine di Torino P. S.;

5. Contratto con Vignolo Salvatore di Sampierdarena per lavori di modificazione nei locali del fabbricato viaggiatori in stazione di Pra;

6. Contratto colla ditta Grondona Bartolomeo di Pontedecimo per la costruzione di una tenda metallica pel fabbricato dei viaggiatori in stazione di Pra;

7. Contratto colla ditta Fratelli Roncallo di Sampierdarena per i lavori occorrenti ad assicurare l'armamento sulle travate metalliche dei ponti S. Martino, Convento, Nerva e Vallecrosia, sulla linea da Spezia al Confine francese;

8. Preventivo della spesa di L. 26,000 per la costruzione di tavolati in ferro in sostituzione degli altri in legno nei ponti sul Serchio, sul canale Burlamacchi e sul sottovia della strada provinciale di Migliarino (linea Genova-Pisa);

9. Progetto per l'impianto nelle officine di Milano di due forni per la montatura e smontatura di cerchioni e lavori relativi per la manovra degli assi montati; spesa prevista L. 19,690;

10. Preventivo della spesa di L. 2916 occorrente pei lavori di rifacimento in acciaio di m. 358.40 di binario in ferro nella stazione di Ventimiglia;

11. Progetto e preventivo della spesa di L. 7,500 relativi ai lavori di sistemazione del vallone Manea di Drago presso la stazione di Salandra-Grottole nella linea da Napoli a Metaponto;

12. Preventivo di L. 9680 per la sostituzione di due piattaforme di m. 4 con altre due di m. 4.50 in stazione di Casteggio;

13. Preventivo di L. 1980 per la costruzione di un locale per servizio dei fanali da segnalamento in stazione di Pontedecimo;

14. Preventivo di L. 1280 per l'impianto di un casotto in legname per uso di ufficio all'Impresa bagagli e facchinaggio nella stazione di Roma;

15. Preventivo di L. 19,800 per lavori di consolidamento di due case cantoniere e per la demolizione e successiva ricostruzione di altre due lungo la ferrovia da Taranto a Reggio;

16. Preventivo di L. 32,500 occorrenti per il rialzamento delle livellette fra i chilom. 52,050 e 52,680 della linea Sibari-Cosenza, fra le stazioni di Bisignano e Montaldo;

17. Preventivo di L. 5300 occorrenti per lavori di sistemazione del piano caricatore militare in stazione di Empoli;

18. Preventivo di L. 35,740 occorrenti per provvedere all'armamento della linea Milano-Vigevano, rialzata ed allargata per due binarî, fra le stazioni di Porta Sempione e Porta Ticinese, e sistemazione dei binarî all'ingresso di quest'ultima stazione;

19 I contratti colle ditte Macchi-Izar e C. di Milano; Gillet Giovanni Battista di Sestri Ponente; Pozzi Giuseppe di Milano; Stabilimento metallurgico di Piombino; Filippo Tassara e Figli di Voltri, per la fornitura di chiavarde in ferro per l'armamento;

20. Contratto colla ditta Miani-Silvestri e C. per la fornitura di rotaie e controrotaie in acciaio per la stazione di Roma-Trastevere;

21. Contratto colla Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche di Napoli per fornitura di arpioni in ferro per armamento;

22. Preventivo di L. 5500 per lavori di consolidamento dell'argine stradale fra le progressive 86,633 e 86,698 della linea Genova-Pisa;

23. Progetto e preventivo della spesa di L. 27,800, schemi di contratto e tariffa ed elenco delle ditte da invitarsi alla gara per l'appalto dei lavori di costruzione di una galleria artificiale, fra quelle Guberta e Picchi, nella linea Genova-Spezia.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici per la superiore approvazione, i seguenti progetti:

1. Completamento della massicciata sulla linea Foggia-Manfredonia. L. 10,100;

2. Impianto di un binario tronco e costruzione del piano caricatore per le merci a piccola velocità nella stazione di Cavatigozzi della linea Pavia-Brescia. L. 25,500.

3. Chiusura, mediante siepi vive, di alcuni tratti del tronco Chiusi-Firenze — L. 38,500 e di alcuni della linea Foligno-Terontola. L. 6700.

4. Impianto di apparecchi idraulici di sollevamento nella stazione marittima di Venezia. L. 860,000.

Galleria dei Giovi. — L'ing. T. Agudio ha diretta il 3 corrente al Ministro dei Lavori pubblici la seguente lettera. Per l'importanza dell'argomento, ci auguriamo di poter presto pubblicarne la risposta.

« *Onorevole sig. Ministro dei Lavori Pubblici in Roma.*

« *Eccellenza,*

« Colla mia domanda 1° gennaio u. s. avevo l'onore di chiederle, d'accordo colla Cassa sovvenzioni di Genova, la facoltà di procedere all'impianto del sistema funicolare ordinario nella Galleria dei Giovi, per fare il trasporto-merci, e chiedevo di intendermi con V. E. al riguardo.

« Ecco ora le basi di questa intelligenza:

1. L'impresa si impegnerebbe di far l'impianto a tutte sue spese e rischio in un termine non maggiore di mesi tre, senza alterare il servizio della linea;

« 2. Accetta il collaudo dell'opera sulla base di un aumento di 500 carri al giorno (quasi doppio dell'attuale) nella potenzialità del valico, com'è richiesto dalla Camera di commercio di Genova;

3. Essa chiede che il Governo anticipi, anche in modo provvisorio, il raccordo a Mignanego del primo tronco della Succursale coll'attuale linea in esercizio;

4. La Società della Rete Mediterranea dovrebbe prestare n. 12 carri-merci per servire di carri agganciatori della fune motrice, e prestare anche, 10 giorni prima dell'apertura dell'esercizio, n. 2 locomotive di quinta per fare da motore fisso;

5. Detta Società dovrebbe assumere l'esercizio dopo il collaudo e corrispondere all'impresa costruttrice un premio di L. 1.50 per carro trainato in salita, da prelevarsi nei beneficii realizzabili.

« Fiducioso che V. E. vorrà apprezzare la portata di questa offerta, di cui si aspetta a Torino, a Milano ed a

Genova una risposta, ho l'onore di dichiararmi col massimo rispetto

« Roma, li 3 febbraio 1888.

« Dev.mo antico collega

« *Firmato:* Ing. T. AGUDIO. »

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Telegrafano da Losanna: I membri del Consorzio finanziario pel traforo del Sempione si riunirono presso il banchiere Heutsch, presidente del Consorzio stesso, allo scopo di stabilire un accordo definitivo sulle condizioni e sulle modalità delle anticipazioni da farsi al Governo italiano per la costruzione delle linee d'accesso alla grande galleria, compresa la linea Arona Ornavasso.

Il piano relativo verrà quanto prima presentato al Governo italiano a Roma e si ritiene che molto probabilmente verrà bene accolto.

Ferrovie Greche. — A complemento della notizia data nel numero 52 (1887) del *Monitore* circa l'apertura della linea Atene-Corinto-Patrasso, riportiamo ora dall' *Economista* di Firenze queste più minute informazioni sulla linea medesima.

— Nello scorso dicembre è stata solennemente inaugurata in Grecia la linea che da Atene, passando per Corinto, mette capo a Patrasso nel Peloponneso. È questo si può dire il primo passo veramente notevole fatto dal regno ellenico nella costruzione di Strade Ferrate. Fino a pochi anni sono la sola linea di ferrovia colà esistente era la brevissima da Atene al Pireo, ed anche negli ultimi tempi a quella prima non si erano aggiunte che poche altre linee; buona parte delle quali a sezione ridotta.

Mentre si sta studiando e lavorando, per dotare il paese di una rete ferroviaria abbastanza completa, collegandola, ciò che sopratutto importa, al resto d'Europa, è un fatto che la strada ora compiuta da Atene a Patrasso presenta molta importanza non soltanto per le località che tocca nel suo percorso di 221 chilometri, ma ben anco perchè, essendovi un regolare servizio di piroscafi fra Patrasso e Brindisi, avvicina d'assai la Grecia all'Italia. Sotto questo punto di vista essa è importante anche per noi, giacchè può giovare ad accrescere nel nostro paese il transito di viaggiatori e merci da e per la Grecia fino a che le ferrovie greche rimarranno, come ora sono, staccate dalla rete europea.

— Riportiamo dal *Railway News*: Il Governo Greco si è finalmente deciso alla costruzione della Ferrovia tra Missolungi e Agrinion, da lungo tempo progettata; ma, contrariamente a quanto erasi detto, il governo non si farà costruttore della linea. L'impresa sarà invece data ad una Società, formata di capitalisti belga, la quale assumerà eziandio l'esercizio della ferrovia quando essa sarà compiuta. Il relativo contratto tra lo Stato ed il Sindacato fu sottoscritto ad Atene.

La linea misurerà una lunghezza di 45 chilometri e dovrà essere compiuta in due anni. Il governo rimborsa in due rate uguali le spese di costruzione: l'una quando la ferrovia avrà raggiunto la stazione di Stama e l'altra al compimento dell'intera linea. Il Sindacato belga sarà considerato come compagnia greca di costruzione ed avrà perciò il suo domicilio legale ad Atene.

Si ha inoltre il progetto di prolungare la ferrovia, da una parte verso Arta e dall'altra verso la Tessaglia. Attraversando questa provincia si aprirà una nuova comunicazione con Atene; e, quando questa e le altre ferrovie in corso di costruzione saranno compiute, la Grecia avrà un importante rete ferroviaria.

Ferrovie della Repubblica Argentina. — Una corrispondenza da Buenos-Ayres del 15 gennaio u. s. al *Corriere Mercantile* annunzia che il più importante atto amministrativo della precedente quindicina fu l'alienazione della ferrovia Centrale del Nord e sue diramazioni a Chumbicha e Santiago dell'Estero, in esecuzione della legge 28 ottobre scorso che autorizzava il governo a vendere questa ferrovia per il prezzo minimo di 15 milioni di *pesos* in oro. La vendita si fece a trattative private, e si accettò l'offerta dai Fratelli Hume e C. di 16 milioni di *pesos* in oro, pari a L. 82,607.200.

Il prodotto di questa vendita sarà applicato all'estinzione dei debiti pubblici più onerosi, compresi in essi quelli che pesano sulla ferrovia alienata.

Notizie Diverse

Telefono tra Parigi e Marsiglia. — Sono oltre 800 chilometri di linea telefonica, la quale sarà posta sotterra da Parigi a Nogent-sur-Marne, usando all'uopo le fogne di Parigi e di Vincennes, e da Nogent sur-Marne raggiunge la ferrovia Parigi-Lione Mediterraneo.

La linea è quasi ultimata nei diversi dipartimenti che essa attraversa, e sarà inaugurata il 1.o prossimo luglio.

Il filo è in bronzo fosforato ed è più grosso di quelli comunemente usati sulle altre linee telefoniche a grande distanza.

Avevasi qualche dubbio che la voce non potesse udirsi distintamente a tanta distanza di oltre 800 chilometri; ma le prove espressamente fatte levarono ogni dubbio contrario al buon servizio della linea. Queste prove furono fatte col mezzo dei due circuiti che legano Bruxelles a Parigi; e cioè due persone, stando amendue a Parigi si posero in conversazione telefonica per mezzo della trasmissione a Bruxelles. Di tal modo si raggiunsero oltre 700 chilometri di distanza fra i due gabinetti telefonici di Parigi; ai quali, nella percorrenza di andata e ritorno per Bruxelles, la voce arrivava chiara e netta.

La valigia delle Indie. — In previsione della prossima apertura delle ferrovie attraverso i Balcani e del contemporaneo loro collegamento colle linee europee, la Direzione delle Poste inglesi s'è già rivolta al Governo di Belgrado, per assicurare alla valigia delle Indie il servigio per treno diretto da Vienna a Salonicco, e di là a Porto Said a mezzo dei vapori del Lloyd austriaco e delle Messaggerie marittime.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			4 Febbraio	Febbraio 11
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 796	790
»	»	Mediterranee	» 610	607
»	»	Sicule	» 518	—
»	»	Sarde (preferenza)	» 2[illegible]5	287
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 542	542
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
»	»	» 2ª emiss.	» 310	310
»	»	Centrale Toscana	» 523	521
»	»	Meridionali	» 324,50	324,50
»	»	Sarde, serie *A*	» 317,50	317,50
»	»	» serie *B*	» 313	313
»	»	» 1879	» 318	318
»	»	Pontebba	» 475	475
»	»	Nord-Milano	» 265	265
»	»	Meridionali Austriache	» 295	295

CONVOCAZIONI

Società per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna. — Pel 22 febbraio alle ore 2 pom. è convocata l'Assemblea generale ordinaria degli Azionisti per deliberare sull' *Ordine del giorno* seguente: — Relazione del Consiglio; — Relazione dei Sindaci; — Deliberazione sul Rendiconto del 1.o esercizio a tutto il 31 dicembre 1887; — Nomina di Amministratori; — Nomina di Sindaci; — Deliberazione sulla prossima Assemblea. — L'Assemblea si terrà in Torino nei locali della Banca, Via S. Teresa, n. 2.

Società Torinese di Tramways e Ferrovie economiche. — Gli Azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel 27 corrente alle ore una e mezza pom. nel locale della Banca di Commercio di Torino.

Società Anonima della Ferrovia Modena-Vignola. — Il 25 marzo alle ore 1 pom. avrà luogo l'assemblea generale ordinaria degli Azionisti nei locali della Società in Milano.

Società Anonima della Ferrovia del Colle di Val d'Elsa. — L'assemblea generale ordinaria degli Azionisti è indetta pel 25 marzo olle ore 4 pom. nella Sede Sociale in Milano.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Ferrovie del Mediterraneo. — Il 30 gennaio u. s. ebbe luogo la 14.a costrruzione di 3000 Azioni della linea Cavalermaggiore-Bra e la 22.a estrazione di 24,000 obbligazione della linea Cavalermaggiore-Alessandria. Il rimborso si effettuerà dal 1.o luglio p. v. in L. 500 cadauna. (V. pagine *Annunzi*).

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Deputazione Provinciale di Napoli (14 febbraio, ore 12 merid. 1.a asta). — Appalto quinquennale per la manutenzione delle seguenti strade provinciali: - 1° Strada delle Puglie secondo tratto, e Traversa Pomigliano d'Arco ad Acerra (metri 4436) la Traversa di Acerra (m. 1470). Imp. annuoL. 14,244.42. Cauzione provvisaria L. 3561. Cauzione definitiva L. 14,244.42. Deposito per spese L. 200. — 2° Strada Meta-Positano-Amalfi, secondo tratto (m. 5375). Imp. annuo L. 2079. Cauzione provvisoria L. 500. Cauzione definitiva L. 2079. Deposito per spese L. 120.

Deputazione Provinciale di Palermo (16 febbraio, ore 1 pom., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori di sistemazione di un secondo tronco del 1.o tratto di strada provinciale dai Leoni della Favorita a Terrazini. Importo lire 103.296.35. (V. n. 2 del *Monitore*).

Municipio di Burano (Venezia) (16 febbraio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la pavimentazione in macigno della contrada S. Martino. Importo L. 26,965.41. Cauzione L. 5000. Deposito per spese L. 600. Lavori ultimati in 130 giorni. Fatali 2 marzo, ore 12 merid.

Comune d'Isola della Scala (Verona) (17 febbraio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere di costruzione del fabbricato scolastico in Pellegrina, frazione d'Isola della Scala. Importo L. 12,808.61. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 300. Fatali 2 marzo, ore 12 merid.

R. Prefettura di Cagliari (18 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione e delle provviste d'illuminazione per i fari e fanali della provincia di Cagliari durante il biennio 1888 89 e 1889-90. Importo lire 74.843. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (18 febfraio, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto per il mantenimento della strada consortile da Capua per Grazzanise al quadrivio di Arnone, escluso il tronco nell'interno di S. Maria la Fossa (metri 15450. Importo annuo lire 10,900. (V. n. 1 del *Monitore*).

Sotto-Prefettura di Catania (20 febbraio, ore 12 meridiane, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la condutture delle acque. Importo L. 63,214.45. Cauzione provvisoria lire 2000. Cauzione definitiva L. 15,000. Deposito per spese lire 1500. Lavori compiuti in 5 mesi.

Amministrazione Provinciale Parmense (20 febbraio, ore 11 ant., definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione ed aprimento delle strade d'accesso al nuovo ponte sul Taro al Martorano (metri 7133.68). Importo ridotto Lire 56.770. (V. n. 1 e 4 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Modena (21 febbraio, ore 10 ant., 2.a asta. per deserzione 1.o incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'apertura e sistemazione del Canale diversivo delle acque alte modenesi scorrenti in Burana, dalla sezione 259 sull'esistente canaletto Bagnoli, fino a metri 120 inferiormente alla sezione 388, ossia all'imbocco della chiavica emissaria in Cavamento presso Santa Bianca. Importo L. 688,500. (V. n. 2 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Benevento (21 febbraio, ore 11 ant., unico e definitivo), — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada provinciale n. 32, (metri 11.051), già aggiudicato provvisoriamente, in via privata, col ribasso del 7 0[0 su L. 158.400. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in due anni.

Deputazione Provinciale di Torino (21 febbraio, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto delle opere di sistemazione del primo e secondo tronco della strada provinciale Perosa-Perrero. Importo L. 47,000 pel primo e L. 103.000 pel secondo tronco. Cauzione provvisoria L. 2500 pel primo e L. 5000 pel secondo. Cauzione definitiva L. 5000 pel primo e L. 10000 pel secondo. Fatali 6 marzo, ore 10 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Mantova (23 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al completamento della difesa frontale alla Golena Boara, fra i S. G. 194-202 in Comune di Quingentole. Importo L. 150.600. Cauzione provvisoria lire 7000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 80 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Udine (27 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione di due tratte lungo il tronco compreso fra la stazione della Carnia e Pontebba della strada nazionale Pontebbana n. 2, e relative difese contro il torrente Fella nelle località dette « La Grande e la Piccola Abrasione » in Comune di Pontebba (metri 940.20. Importo L. 466.200. Lavori compiuti in otto mesi. Cauzione provvisoria L. 24,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Sotto Prefettura di Monteleone (1 marzo, ore 12 merid. 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste necessarie alla costruzione della strada obbligatoria di Mileto dalla Nazionale n. 36 a Comparne (metri 4667). Importo L. 46,600. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 31 marzo.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera delle Cancellate pel piazzale, e per l'interno della Stazione delle *Ferrovie Secondarie Sarde* a Cagliari, per conto dell'Impresa G. Marsaglia.

R. Prefettura di Mantova. — L'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dei terrapieni arginati della Coronella Garolda a sinistra del fiume Mincio nel Comune di Roncoferrato, venne aggiudicato al signor Luigi Regattieri, Mantova, per lire 29,303.12. (V. n. 52 del *Monitore*).

R. Prefettura di Verona. — L'appalto dei lavori per l'urgentissima riparazione dell'argine destro d'Adige, fu aggiudicato al signor Finzi Guido, Verona, per L. 14,790.93.

Prefettura di Mantova. — L'appalto per la difesa frontale del Froldo Zottole sulla sinistra della Secchia tra i segnali 54 e 55 del comprensorio S. Benedetto di Po, venne aggiudicato al signor Valentini Pietro, Mantova, per L. 11,008. (V. n. 4 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart., (Spezia). — L'appalto per la costruzione e fornitura di: — Una caldaia di ferro a 3 forni per la nave *Rondine*, fu aggiudicato alla ditta Miani Silvestri e Comp., Milano, col ribasso del 23 0[0 su L. 18,000

— Una caldaia in ferro a 3 forni per la betta n. 8, alla Ditta Nicolò Odero, Sestri Ponente, col ribasso del 16,10 0[0 su L. 25,200.

— Una caldaia cilindrica tubolare a ritorno di fiamma a due forni per il rimorchiatore *Arno*, alla Società Cooperativa di produzione, Sampierdarena, col ribasso del 28.02 0[0. (V. n. 1 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 21 *al* 31 *Gennaio* 1888.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio — Rete principale	4050		4027			
» secondaria	524	4574	423	4450	124	—
Media in esercizio		4564		4394	170	—
Viaggiatori	1,060,314.93		1,050,766.52		9,368.41	— —
Bagagli e Cani	49,553.70		48,831.55		722.15	— —
Merci a G. e P. V. accel.[a]	284,236.86		291,420.11		— —	7,183.25
Merci a P. V.	1,536,575 73		1,627,761.48		— —	91,185.75
(2) TOTALE	2,930,501.22		3,018,779.66		— —	88,278.44

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 31 *Gennaio* 1888.

Viaggiatori	27,747,965.80	25,908,949.34	1,839,016.46	—
Bagagli e Cani	1,326,083 52	1,208,171.66	137,911.86	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	6,874,631.39	6,247,261 36	627,370.03	—
Merci a P. V.	34,501,867.55	31,507,668.26	2,994,199.29	—
(2) TOTALE	70,470,548.26	64,872,050.62	5,598,497.64	—

(3) **Prodotto per chilometro.**

della decade	644.36	685.36	— —	38.00
riassuntivo	15,528 99	14,851.66	677.33	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Dicembre 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	8,876.80	455.10	9,331.90
Torino-Ciriè-Lanzo	» 32	27,101.15	8,101.60	35,202.75
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	12,512.35	10,708.90	23,221.25
Santhià-Biella	» 30	26,778.69	26,151.80	52,930.49
Fossano-Mondovì	» 24	3,649.90	450.60	4,100.50
Sassi-Superga	» 3	394.95	»	394.95
Basaluzzo-Frugarolo		751.60	111.75	863.35
TOTALE		80,065.44	45,979.75	126,045.19

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 31 *Gennaio* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori	3,742.45	13,489 05	100.65	2,386 40	779 65	2,649.75	1,166.30	2,915.40	4,730.05	1,379.85	1.080,70	3,175.00
Bagagli	66.55	271.90	20.60	36.00	6 05	49.05	7.60	5.60	33.75	18.15	10.45	67.50
Merci G. V.	278.50	1,233 90	86 20	286 00	268.20	169.35	3,162.50	47.80	164 75	31 55	»	56.90
Id. P. V. A.	91.95	1,101.75	»	10.20	»	148.00	»	»	»	3.20	»	8.50
Id. P. V.	3,851.75	3,693.60	916.45	1,765 15	2,583 80	615.50	299.60	484.10	1,265.50	279.05	»	284.50
Totali	8,031.20	19,790.20	2,023.90	4,533.75	3,637.70	3,631.65	4,636.00	3,452 90	6,184.05	1,711.80	1,091.15	4,392.40

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni, interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

36ª Decade — Dal 21 al 31 dicembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1887

col parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	1.423.107 83	87.401 36	321.357 22	767.222 69	50 951 48	2.650.011 58	3.930 00	665 84
1886	997.469 03	41.160 20	361.328 27	1.245.805 83	41.077 76	2.688.141 12	3.980 00	675 41
Differenze nel 1887	+ 425.638 80	+ 45 911 16	— 39.970 05	— 479.583 17	+ 9.873 72	— 38 099 54	»	— 9 57
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	37.490 689 22	1.751.790 05	11.660 795 02	45.174.925 45	1.402.602 91	97.480.802 65	3.930 00	21.492 66
1886	32.533.328 12	1.465.504 97	10.495.396 51	43.466.950 80	1.238.283 30	89.199.163 73	3.980 00	22.411 93
Differenze nel 1887	+ 4.957.361 10	+ 286.285 08	+ 1.165 398 48	+ 1.707.974 65	+ 164.319 61	+ 8.281.217 01	»	+ 9.080 73
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	85.869 95	4.223 70	12.857 05	46.575 35	3.258 40	152.781 45	805 00	189 79
1886	35.254 89	949 55	3.662 68	17.468 15	1.064 27	58.399 54	671 18	87 01
Differenze nel 1887	+ 50.6.5 06	+ 3.274 15	+ 9.194 37	+ 29.107 20	+ 2.194 13	+ 94.384 91	+ 133 82	+ 102 78
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	1.812.611 07	47.428 50	195.473 27	1.223.338 63	56 912 99	3.335 764 46	755 28	4.416 59
1886	979.127 36	2 .210 06	85.421 97	476.775 74	30 415 37	1.592.950 50	530 87	2.000 64
Differenze nel 1887	+ 833.483 71	+ 26.218 44	+ 110.051 30	+ 746.562 89	+ 26.497 62	+ 1.742.813 96	+ 224 41	+ 1.415 95

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	1886	Differenze nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	1886	Differenze nel 1887
Viaggiatori	1.560 85	1.724 15	— 163 30	91.454 60	80.583 60	+ 13.453 00
Merci	790 42	2.182 45	— 1.392 03	26.103 43	23.101 03	+ 3 002 40
Introiti diversi	80 20	139.50	— 59 70	4.662 95	2 032 19	+ 2.630 76
Totali . .	2.431 47	4.046 50	— 1 615 03	125.220 98	105.716 82	+ 19.504 16

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

20ª Decade — Dall' 11 al 20 gennaio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	99.437 08	3.480 23	2 996 29	107.115 10	2.295 35	215.321 05	606 00	355 32
1887	94 594 99	2 450 04	8 635 69	116.139 51	2.099 00	223.919 23	606 00	369 50
Differenza nel 1888	+ 4.842 09	+ 1.030 19	— 5 639 40	— 9.024 41	+ 196 35	— 8.595 18	»	— 14 18
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 GENNAIO				
1887-88	1.742.684 56	36.172 68	245.061 53	2.052.165 84	38.171 12	4 114 558 73	606 00	6.789 70
1886-87	2.254.520 24	46.719 07	232.391 71	2.236 762 69	45.153 97	4.815.549 63	606 00	7.916 45
Differenza nel 1888	— 511.835 68	— 10.246 39	+ 12.670 82	— 184.596 85	— 6 982 85	— 700 990 95	»	— 1.156 75
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	4 901 11	27 45	58 13	765 66	26 18	5.778 53	64 00	90 29
1887	3.711 95	20 70	72 92	377 41	27 90	4.210 88	31 00	135 83
Differenza nel 1888	+ 1.189 16	+ 6 75	— 14 79	+ 388 25	— 1 72	+ 1.567 65	+ 33 00	— 45 54
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 GENNAIO				
1887-88	74 636 65	1.073 18	8.154 50	21.487 31	725 47	106.077 11	64 00	1.657 45
1886-87	68.078 23	739 65	1.841 71	4.742 70	867 10	76.069 39	31 00	2.460 30
Differenza nel 1888	+ 6.558 42	+ 333 53	+ 6.312 79	+ 16.744 61	— 141 63	+ 29.807 72	+ 33 00	— 802 85

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MEDITERRANEE

Società Anonima con sede in Milano - Capitale sociale L. 135 milioni - versato interamente

Si reca a conoscenza dei Signori portatori di Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra e di Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 30 Gennaio 1888.

14ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra

Elenco delle 31 Azioni estratte

92 99 247 419 1025 1087 1113 1295 1490 1499 1513 1720 1731 1869 1880 1903
1977 1983 2164 2221 2305 2388 2411 2643 2688 2707 2710 2737 2746 2887 2932

22ª Estrazione per l'ammortamento delle 24 000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria

Elenco delle 101 Obbligazioni estratte

225	334	502	552	665	726	1153	1388	1491	2135	2298	2601	3080
3242	4128	4151	4344	4465	4722	4992	5281	5367	5494	5796	5928	6027
6920	6948	7077	7220	7707	7747	7854	7899	8247	8278	8415	8958	9618
9801	10362	10457	10802	11062	11228	11285	11452	11457	11779	11856	11879	12034
12156	12216	12365	12600	12973	13322	13507	13539	13813	14153	14228	14477	14984
15277	15298	15562	15900	15938	16159	17315	17642	17835	18665	18790	18921	18936
19091	19510	20071	20213	20226	20234	20246	20897	21028	21315	21370	21382	21434
21498	21598	21624	21876	22058	22452	23096	23166	23755	23886			

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauno, a cominciare dal 1° luglio 1888, e mediante il ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non iscaduti, presso la stazione di Torino Porta Nuova.

La decorrenza delle annualità sulle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1888.

Le obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1888).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra estratte e non ancora presentate pel rimborso:

Estrazione 21 gennaio 1884 N. 409
id. 24 » 1887 » 359

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria estratte e non ancora presentate pel rimborso:

Estrazione	27	gennaio	1880	N.	18995						
id.	24	»	1881	»	8481						
id.	26	»	1885	»	12830	12923					
id.	25	»	1886	»	8121	8907	9589	13857	14184	17964	18969
id.	24	»	1887	»	1219	1730	2151	2214	5001	6338	7122
					8559	8931	12075	13758	14613	14664	16560
					17204	17329	18445	18911	18951	20687	21718

In questa occasione si avvisano i Signori portatori delle azioni comuni delle linee Bra Cantalupo e Castagnole-Mortara non fruttanti interesse, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1888 saranno assoggettate alla ritenuta di lire 0,24 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, li 31 gennaio 1888.

LA DIREZIONE GENERALE

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI. Sabato, 18 Febbraio 1888 NUM. 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOMMARIO DELLE MATERIE: *Il Bilancio dei Lavori Pubblici (Pagamenti ed Impegni). — Conclusioni adottate dal Congresso Internazionale di Milano. (Continuazione). — Informazioni particolari del* MONITORE. *— Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Guida degli Azionisti. — Avvisi d'Asta. — Annunzi.*

AVVISO

Preghiamo quei nostri associati, che sono in ritardo di rinnovare l'abbonamento pel 1888, a volerci rimettere sollecitamente il relativo importo, affine di non subire interruzioni nel ricevimento del giornale.

L'AMMINISTRAZIONE.

IL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI

PAGAMENTI ED IMPEGNI

Alle *Conclusioni* pubblicate nel n. 5 ed ai *Quesiti e Risposte* pubblicati nel n. 6 facciamo ora seguire lo *Specchio riassuntivo dei pagamenti fatti a tutto il* 30 *giugno* 1887 *e degli impegni a scadenza nell' esercizio* 1887-88.

Questo Specchio riflette le spese di costruzione delle linee autorizzate con le leggi 29 luglio 1879, 5 luglio 1881, 5 luglio 1882 e 24 luglio 1887 n. 4785 (serie 3ª). Non vi si tiene conto però dei pagamenti eseguiti e degli impegni relativi alle linee contemplate nella tabella allegata alla legge 24 luglio 1887.

Le linee sono raggruppate nella rispettiva categoria a cui furono assegnate per legge. Per ciascuna linea sono indicati: nella prima colonna i pagamenti fatti a tutto l'esercizio 1886-87, comprese le spese di personale e di amministrazione; nella seconda colonna gli impegni a scadenza nel 1887-88. Per conoscere l' importo complessivo dei pagamenti ed impegni a tutto l'esercizio 1887-88, per ciascuna linea, basta addizionare le cifre delle due colonne; come appunto riportiamo distintamente in tre colonne il riassunto delle quattro categorie di linee in costruzione.

Questo *Specchio riassuntivo*, presentato dall'on. ministro Saracco alla Sottogiunta per il bilancio dei Lavori pubblici, si riferisce appunto ai *Quesiti* ed alle *Risposte* che abbiamo pubblicato nel precedente numero e costituisce precisamente « quel quadro di immediata utilità » a cui l'on. ministro accenna nella sua lettera del 3 gennaio corrente anno. (Vedi *Monitore* n. 6, pag. 83).

E con questo Specchio poniamo fine alla pubblicazione di quelli che ci parvero i più importanti tratti ed allegati della elaborata relazione dell' on. Romanin-Jacur sull'assestamento del bilancio dei Lavori pubblici per l'esercizio 1887-88, nella parte che tocca alla questione delle costruzioni ferroviarie in corso.

LINEE	Pagamenti a tutto l'esercizio 1886-87	Impegni pel 1887-88
1. categoria.		
Roma-Solmona	41,465,120.54	15,308,353. »
Parma-Spezia	30,010,570.19	24,260,658. »
Faenza-Firenze	17,154,360. »	9,979,399.61
Terni-Rieti-Aquila	186.91	»
Campobasso-Benevento	30.05	»
Eboli-Reggio	57,026,548.15	17,267,968. »
Roma-Napoli	5,938.62	114,162. »
Modena-Lucca	81,515.79	»
Lagonegro-Spezzano Alban.	147,569.81	»
Ascoli-Antrodoco	24,110.01	»
TOTALE	145,915,950.07	66,930,540.61

LINEE	Pagamenti a tutto l'esercizio 1886-87	Impegni pel 1887-88
2. categoria.		
Gozzano-Domodossola	5,183,265.20	2,601,285. »
Cuneo-Ventimiglia	3,059,655.47	2,420,014. »
Macerata-Albacina	5,667,693.29	2,279,811. »
Teramo-Giulianova	2,578,269.20	291,414. »
Avezzano-Roccasecca	4,908,192.47	2,868,049. »
Campobasso-Termoli	70. »	»
Benevento-Avellino	3,472,290.88	1,230,641. »
Marina Catanzaro-Stretto Veraldi	1,514,599.54	1,039,489. »
Taranto-Brindisi	6,845,007.47	217,646. »
Messina-Patti-Cerda	13,225,732.07	3,917,742. »
Siracusa-Licata	3,026,419.68	307,758. »
Lecco-Colico	94,043.76	»
Genova-Acqui-Asti	423,114.25	»
Totale	49,998,353.28	17,173,849. »
3. Categoria.		
Chivasso-Casale	2,038,005.76	1,402,378. »
Cuneo-Mondovì	2,701,428.25	1,887,938. »
Lecco-Como	1,128,530.68	2,624,455. »
Ponte S. Pietro-Seregno	2,036,144.83	1,593,617. »
Parma-Brescia-Iseo	8,992,995.47	1,548,157. »
Mestre-S. Donà-Portogruaro	4,968,499.73	115,032. »
Bologna-Verona	3,684,342. »	1,441,815. »
Ferrara-Rimini	11,819,350.92	5,070,692. »
Gaiano Borgo S. Donnino	56,734.92	»
Piombino-Cornia	56. »	»
Lucca-Viareggio	1,572,094.11	618,791. »
Aulla-Lucca	1,469.37	»
Velletri-Terracina	289,962.59	»
Caianello-Isernia	2,516,939.91	40,460. »
Sparanise-Gaeta	3,792,89	»
Salerno-S. Severino	33,347. »	480,000. »
Foggia-Lucera	557,225.40	400,235. »
Candela-Rocchetta Melfi	1,517,556.45	49,547. »
Ponte S. Venere-Avellino	12,993,16	»
Ponte S. Venere-Gioia	373,380.94	»
Isernia-Campobasso	165,383.75	»
Rocchetta-Melfi-Potenza	224.40	»
Valsavoia-Caltagirone	56,745.25	360,000. »
Ceva-Ormea	1,952,935.89	2,016,265. »
Sant'Arcangelo-Fabriano	5,216.68	»
Portogruaro-Casarsa	394,611.19	452,994. »
Casarsa-Gemona	1,746.85	»
Treviso-Motta	2,857,246.20	103,987. »
Totale	49,736,960.59	20,206,363. »
4. Categoria.		
Sassuolo-Finale	963,360. »	»
Parma-Suzzara	648,005.16	»
Macerata-Civitanova	1,289,441.93	195,072. »
Moretta-Saluzzo	759,208.23	124,529. »
Castelvetrano-Portempedocle	207,071.95	»
Castellammare-Cancello	503.05	»
Saluzzo-Cuneo	40,123.97	»
Bricherasio-Barge	1,530,457.01	187,742. »
Borgo S. Donnino-Cremona	1,604.27	»
Sassi-Superga	150,000. »	»
Bergamo-Ponte della Selva	152,113.47	»
Totale	5,741,889.04	507,343. »

RIASSUNTO.

	Pagamenti a tutto l'esercizio 1886-87	Impegni pel 1887-88	Importo compless. a tutto l'esercizio 1887-88
Categ. 1ª	145,915,950.07	66,930,540.61	212,846,490.68
Categ. 2ª	49,998,353.28	17,173,849. »	67,172,202.28
Categ. 3ª	49,736,960,59	20,206,363. »	69,943,323.59
Categ. 4ª	5,741,889.04	507,343. »	6,249,232.04
Totale G.	251,393,152 98	104,818,095.61	356,211,248.59

Il seguente prospetto, poi, si riferisce specialmente alla dibattuta questione dei 30 milioni destinati al reintegro, dei quali — oltre che nelle *Conclusioni* da noi pubblicate nel n. 5 — è fatto speciale cenno nella precitata lettera dell'on. Saracco in data 3 gennaio corrente anno.

Impegni per lavori già appaltati	104,818,095.61
» per spese di personale e d'amministrazione	8,500,000. »
» per acquisto di materiale mobile	8,500,000. »
» per quota di concorso linee concesse all'industria privata	2,100,821.69
» per riscatto ferrovie Venete, Pisa-Colle Salvetti, Tuoro-Chiusi	1,280,000. »
» per rimborso Corpi morali di anticipazioni fatte	5,192,960.36
» per rimborso Corpi morali per eccedenze di contributo	1,608,122.34
Totale	132,000,000. »

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 5*).

Questione XIII — *Lettera A. — Illuminazione dei treni.*

Le conclusioni furono presentate dal signor Banderali, segretario principale della seconda Sessione.

In questi ultimi anni l'illuminazione dei treni ha fatto grandi progressi: gli ultimi esperimenti fatti a questo scopo si riferiscono a lampade perfezionate ad olio di colza, all'impiego degli olii minerali, all'illuminazione a gas e all'illuminazione elettrica.

Lampade ad olio di colza. — Su diverse reti le lampade a becco piatto e a fiamma libera sono state con buon esito surrogate da lampade a becco tondo e fiamma guidata, costruite molto accuratamente, non solo quanto ai serbatoi dell'olio, ma anche quanto ai riflettori levigati, argentati o nichelati. Diverse Compagnie, adoperando tali lampade con olio di colza, scelto severamente, hanno ottenuto risultati buonissimi, ma piuttosto costosi.

Olii minerali. — Qualche anno fa l'impiego degli olii minerali nelle carrozze delle ferrovie sembrava pericoloso; ora un'esperienza già assai lunga dimostra che non vi è alcun pericolo, quando l'olio sia scelto bene, cioè di un conveniente grado d'infiammabilità, e le lampade siano ben mantenute.

La Compagnia d'Orléans, come altre che ne hanno seguito l'esempio, è assai soddisfatta della lampada Shallis e Thomas. Vi si impiega dell'olio pesante, ma pare che vi si possa anche impiegare dell'olio ordinario, con un certo grado di volatilità. Essa ha il grande vantaggio di non sporgere affatto all'interno del cielo delle carrozze, lasciando così più libertà di movimenti ai viaggiatori; fa molta luce e si mantiene più facilmente delle lampade ad olio di colza; ma l'illuminazione a olio minerale come quella ad olio vegetale richiede molti apparecchi da mantenere in buono stato, molto personale per alimentarla e molto spazio apposito nelle stazioni.

Illuminazione a gas. — Si è cercato di evitare gli inconvenienti delle lampade adottando l'illuminazione a gas. Si è adoperato il gas ordinario, il gas ricco, il gas

ordinario carburato, tutti a grande pressione, per potere portare maggior quantità con minor volume.

L'effetto, quanto a luce, è buonissimo, e non v' era da dubitarne; ma si hanno alcuni inconvenienti; i serbatoi di gas che si aggiungono alle carrozze ne aumentano il peso, già grande e aumentato anche, in confronto di pochi anni fa, degli apparecchi dei freni continui. L'uso del gas ricco richiede speciali officine per la sua produzione; tanto esso come gli altri esigono meccanismi di compressione e operai meccanici ad essi addetti. Poi si richiedono grandi serbatoi in molti luoghi, per rifornire i serbatoi delle carrozze, molte bocche di presa e molti movimenti delle carrozze per andare nei luoghi di approvvigionamento. Il gas ordinario presenta in minor grado questi inconvenienti, ma è bene aumentare il suo potere illuminante, per avere lo stesso effetto con minor volume: la carburazione con olii volatili non è da raccomandare, perchè pericolosa; ottimi risultati, anche per l'economia, sembra si ottengano colla naftalina solida, provata attualmente sulle ferrovie dello Stato in Belgio, dalla Compagnia dell'Ovest in Francia e dalla Compagnia delle carrozze a letti. L'apparecchio automatico che fa scemare la fiamma al tirare della tenda disotto, ha dato un risparmio grandissimo.

Illuminazione elettrica. — I risultati ottenuti finora in diversi paesi colla illuminazione elettrica dei treni non sono stati tali da far prendere un' estensione notevole a questo sistema; anzi molte prove sono state interrotte. I tre modi che si hanno di produrre l'elettricità necessaria — pile, accumulatori, macchine dinamo-elettriche con motore apposito sulla locomotiva o mosse dalle sale delle carrozze — hanno tutti dei gravi inconvenienti, come facilmente si vede; le macchine dinamo-elettriche che sembrano alla prima eccellenti, hanno il grave difetto di imporre nuovo lavoro alla locomotiva, che ne è già abbastanza caricata. Il costo supera quello degli altri sistemi.

Il Congresso ha dunque concluso coll'esprimere il desiderio che si giunga ad una soluzione del problema della produzione della luce elettrica a buon mercato, tale da poterla introdurre con vantaggio sui treni, e ha lasciato la questione aperta, per la prossima Sessione.

Queste Conclusioni furono ratificate dall' Assemblea plenaria.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Siamo lieti di annunciare che nello scorso mese di gennaio i lavori di costruzione della grande galleria di Ronco, lungo la ferrovia Succursale dei Giovi, ebbero un notevole incremento. Tale risultato si è potuto ottenere per le migliorate condizioni di sicurezza, essendo ridotti a poca cosa i lavori di armatura e di puntellamento; sicchè il personale potè efficacemente essere occupato nello scavo e nella muratura di rivestimento della galleria. Si eseguirono in media 200 m. c. di muratura per giorno; quantità questa non indifferente, quando si tenga conto della ristrettezza dello spazio in cui si deve lavorare, e della moltiplicità degli attacchi.

Anche le condizioni di aereazione della galleria sono molto migliorate, in seguito alla ventilazione che si fa mediante fuochi nel pozzo 2.

La temperatura nell' interno della galleria fu in media di 26° ed anche le condizioni sanitarie si mantennero soddisfacenti.

L'importo dei lavori eseguiti durante il mese di gennaio p. p. supera il mezzo milione di lire. Nulla di contrario intervenendo a modificare l' andamento dei lavori, si potranno avere nel corrente mese risultati anche migliori.

><

La cessione delle ferrovie Nord Milano (linee Milano-Saronno e Milano-Erba) a un Consorzio formato dalla Banca Generale e dalla Banca Subalpina può dirsi ormai compiuta, se anche non è ancora intervenuta la sottoscrizione del contratto definitivo.

Il signor Vaucamps, il quale, come si sa, è proprietario di quelle linee, possedendo egli la totalità delle azioni, riceve in correspettivo la somma di lire 7,700,000, vale a dire L. 700 per ciascuna azione.

Il gruppo compratore ha avuto essenzialmente questi scopi: facilitare al Municipio di Milano la sistemazione del nuovo quartiere di Piazza Castello, dove l' attuale stazione del Nord sarebbe d' impedimento, e rendere inoltre più agevole la costruzione della linea Saronno-Mendrisio, di cui il Municipio stesso ha domandato la concessione, assicurandosi il congiungimento della futura strada a Milano.

È naturale pertanto che siano già intervenuti degli accordi in proposito non solo col Municipio di Milano, ma anche colla Società Mediterranea, giacchè occorreva pure pensare all'esercizio delle linee acquistate, nel duplice intento di collegarle col resto della Rete intorno a Milano e di sgombrare l'area ora occupata dalle linee stesse entro le mura della città.

Sappiamo infatti che presso la Direzione generale della Mediterranea ha avuto già luogo una riunione di Capi servizio, presieduta dal Direttore generale, per determinare, in via preliminare e di massima, il programma di servizio sulle ripetute linee.

Ecco, in sostanza, le conclusioni che sarebbero state adottate: Soppressa l'attuale stazione di Piazza Castello e il binario da questa alla Bovisa, i treni per Saronno ed Erba partirebbero principalmente dalla stazione Centrale, ma, per maggiore comodità della cittadinanza, si farebbero anche dei treni leggeri in partenza dalla stazione di Porta Ticinese, i quali, dopo due fermate, l' una fuori di Porta Magenta e l'altra nelle vicinanze della stazione di smistamento a Porta Sempione, arriverebbero anch'essi alla Bovisa, per essere quivi congiunti a quelli provenienti dalla Centrale, o proseguire indipendenti, secondo si giudicherà più opportuno.

Quando la Mediterranea, il Municipio e il Consorzio acquirente siano definitivamente d'accordo su questo programma, rimarranno naturalmente a trattarsi le condizioni d'esercizio fra la Mediterranea e le Banche proprietarie.

><

Ci informano da Milano che il presidente del Comitato interprovinciale incaricato dalle Provincie di Como, Bergamo, Sondrio e Milano, di promuovere la costruzione della ferrovia da Lecco a Colico, ha in-

dirizzato una istanza a S. E. il Ministro dei Lavori pubblici, onde ottenere che alla linea medesima sia fatto, in ordine al tempo di costruzione, un miglior trattamento, nell'occasione che il Parlamento nazionale dovrà approvare la convenzione stipulata dal Ministero dei Lavori pubblici colla Società delle ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, per la costruzione delle linee contemplate nella convenzione medesima. Il predetto Comitato domanderebbe che il termine di sei anni stabilito per l' ultimazione della ferrovia da Lecco a Colico, venga ridotto a tre anni, o, quanto meno, a quattro, trattandosi di una linea che tanto interessa quelle provincie. Sappiamo che le Deputazioni provinciali di Milano e di Sondrio hanno vivamente raccomandato al prelodato Ministro dei Lavori pubblici, la istanza del detto Comitato.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha compilato e sottoposto all'approvazione governativa un progetto per lavori di ampliamento e riordinamento della stazione di Treviso. La spesa all'uopo necessaria ammonta a L. 364,092.90 da ripartirsi: in conto dei fondi dell' allegato B. ai capitolati d' esercizio lire 112,190.90; in conto nuove costruzioni L. 191,800; a carico del Ministero della Guerra L. 60,102.

><

Si legge in parecchi giornali che il signor ing. Ferretti, costruttore delle ferrovie funicolari del monte dei Cappuccini a Torino, di Mondovì e di Bergamo, avrebbe presentato al Ministero un progetto sullo stesso sistema per la trazione funicolare sul piano inclinato dei Giovi.

Da informazioni attinte a fonte sicura ci risulta infondata tale notizia. Ci spieghiamo tuttavia come essa abbia potuto divulgarsi. Si parla da tempo del progetto di funicolare sui Giovi presentato dall' ing. Agudio: siccome però questi ha modificato a più riprese le sue proposte, e, secondo le ultime varianti, il progetto si avvicinerebbe assai alla funicolare Ferretti, non è strano che si sia finito col credere che anche l' ing. Ferretti abbia messa avanti l' idea di ricorrere senz'altro al suo sistema.

><

In relazione alle notizie che abbiamo già pubblicate circa il progetto della Camera di Commercio di Savona per una nuova stazione merci da impiantarsi nella località detta delle *Fornaci* presso Savona, con una linea di raccordo diretta al porto, possiamo aggiungere che in una recente riunione tenutasi a Torino di Capi-Servizio della Società del Mediterraneo e del R. Ispettorato per esaminare tale progetto, questo venne accolto favorevolmente e verrà quindi convenientemente studiato e concretato.

><

Sappiamo che con decreto Ministeriale n. 1550 del 31 scorso gennaio la Società delle strade ferrate del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 848,000 per costruzione delle rampe d'accesso al piazzale merci della piccola velocità con magazzini sotterranei interposti in stazione di Roma Trastevere.

><

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato generale ha approvato le seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta Maisano Michele di Reggio Calabria i lavori di rialzo della livelletta al ponte Valanidi 1.o, sulla linea Taranto-Reggio, col ribasso del 23 0[0;

Alla Ditta Invitti Fratelli di Milano la costruzione e posa dell'impalcatura metallica pel ponte suddetto, col ribasso del 18 0[0;

Alla Ditta Gaetano Cavanna i lavori di riordino e aumento dei binari a Sampierdarena, col ribasso del 25 0[0;

><

In data 16 andante la Società del Mediterraneo ha aperta la gara per appalto dei lavori d' ampliamento del piano caricatore della sabbia in stazione di Viareggio, importanti la spesa approssimativa di L. 49,000. Il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 2 marzo p. v.

><

Sappiamo che l' Amministrazione ferroviaria del Mediterraneo e quella dell'Adriatico prenderanno parte alla Mostra internazionale che si terrà a Parigi nel 1889. La Società dell'Adriatico presenterà una locomotiva ed alcune carrozze fabbricate nelle proprie officine. La Società delle ferrovie del Mediterraneo sarebbe intenzionata di esporre: una carrozza a lungo scartamento ed a due carrelli con tre compartimenti di prima classe con annessa ritirata e due compartimenti a due letti ciascuno; una carrozza di prima classe con corridoio laterale, ed una pure di prima classe con balconata laterale; una locomotiva di nuovo tipo a grande velocità, con carrello.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali, dovendo provvedere con sollecitudine alla costruzione di 110 chilometri di secondo binario per talune linee comprese nella propria rete, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici la proposta d'acquisto del materiale metallico di armamento all'uopo occorrente.

Il totale delle rotaie da provvedere sarebbe di 8360 tonnellate. Le rotaie dovranno essere del nuovo modello, avere cioè la lunghezza di m. 12, ed il peso di chil. 38 per metro corrente; e formate con acciaio Bessemer o Martin. La quantità del materiale minuto sta in relazione a quella delle rotaie.

La totale spesa occorrente per la fornitura della quale trattasi ascenderà a circa L. 2,060,000.

><

I prodotti approssimativi della Rete Adriatica nell'intero anno 1887 accennano, in confronto al precedente anno 1886: per la rete principale, ad un aumento di L. 8,281,338.92; per la rete complementare, ad un aumento di L. 1,742,813.96; per il Lago di Garda, ad un aumento di L. 19,504.16.

La rete principale diede nel 1887 un prodotto di L. 97,480,802.65 e nel 1886 L. 89,199,463.73; la rete complementare L. 3,335,764.46 nel 1887 e lire 1,592,950.50 nel 1886; il Lago di Garda L. 125,220.98 nel 1887 e L. 105,716.82 nel 1886.

Circa il complessivo aumento di L. 10,006,152.88 nei prodotti della rete principale e della rete complementare nell'anno 1887, bisogna notare come tale aumento sia per la massima parte devoluto ad aumento di traffico sulle linee delle due reti; perchè durante il medesimo anno la rete principale conservò la media di 3,980 chilometri esercitati, quale avevasi nel 1886,

e soltanto la rete complementare nel 1887 aumentò di 133 la media dei 530 chilometri esercitati nel 1886. Del resto basta considerare all'uopo come la rete principale diede nel 1886 un prodotto chilometrico di L. 22,241.93, nel 1887 di L. 24,492.66; e come la rete complementare diede nel 1886 un prodotto chilometrico di L. 3,000.64 e nel 1887 di L. 4,416.59.

><

Diamo le informazioni che abbiamo promesso nel *Monitore* della scorsa settimana, intorno al progetto esecutivo del tronco da Falconara a Licata, della ferrovia da Siracusa a Licata.

Il nuovo tronco di ferrovia ha lo sviluppo di metri 10,769.36 e questa lunghezza è suddivisa in metri 7615.67 di rettilinei ed in m. 3,153.69 di tratti in curva con raggio variabile fra un minimo di m. 250 ed un massimo di m. 600. In altimetria, la pendenza massima raggiunge il 12 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per lo scolo delle acque piovane si dovranno costruire le seguenti opere d'arte: Un ponte a travata metallica con sostegni in muratura, a tre luci, della lunghezza totale di m. 113.66 sul fiume Imera: N. 30 acquedotti, dei quali 2 da m. 0.50; 6 da m. 0.60 e 22 da metri 0.80; N. 22 ponticelli, di cui: 10 da m. 1; 6 da m. 1.50; 5 da m. 200; ed 1 da m. 2.50 e N. 9 ponti suddivisi come segue: N. 4 da m. 3; N. 1 da metri 3.50; N. 3 da m. 4 e N. 1 da m. 5.

Le comunicazioni attraverso la ferrovia saranno mantenute mediante 9 passaggi a livello, ed all'alloggio del personale di sorveglianza della strada sarà provveduto con n. 11 case cantoniere doppie.

L'armamento dovrà essere formato con rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer della lunghezza di m. 9 e del peso di Kg. 36 per metro corrente.

Lungo il tronco si incontra una sola stazione; quella di Falconara per la quale sono previsti il fabbricato pei viaggiatori, quello pei cessi ed un magazzeno per merci a due campate con annesso piano caricatore.

L'importo totale dei lavori occorrenti per la costruzione del tronco medesimo ascende a L. 1,750,000, delle quali per lavori e provviste da appaltare lire 1,440,000 e L. 310,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni, la provvista del materiale di armamento ed i lavori imprevisti.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto delle opere occorrenti per la formazione di un piazzale intorno alla casa cantoniera al Km. 15 + 502 della linea Foggia-Napoli.

Il Consiglio medesimo ha opinato che possa essere approvato l'atto di sottomissione concordato con la Ditta Opessi di Torino per la fornitura e messa in opera di due bilancie a ponte bilico per le stazioni di Crevalcore e di S. Felice, nel tronco Persiceto-San Felice della linea Bologna-Verona.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha pure prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che si possa approvare il progetto d'appalto per la fornitura e messa in opera delle travate metalliche lungo il tronco da Fognano a Marradi nella ferrovia di Faenza, e che sia ammessibile l'atto di sottomissione col quale l'Impresa Lori, costruttrice del tronco predetto, assumerebbe l'appalto di cui trattasi, pel quale è preventivata la totale spesa di L. 26,000;

2. Che possa essere approvato il progetto di transazione concordato fra l'Amministrazione dei Lavori pubblici e l'avv. Tommaso Folia per troncare una lite riguardante il risarcimento sofferto da quest'ultimo in dipendenza dei lavori della ferrovia Succursale dei Giovi;

3. Che meriti la ministeriale approvazione il progetto per la costruzione di un cavalcavia lungo la ferrovia Ponte San Pietro-Seregno e che possa ammettersi l'atto di sottomissione della Società delle Officine di Savigliano per la esecuzione dell'opera;

4. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti possano essere approvati:

a) il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali esercente la Rete Adriatica per il prolungamento di un binario tronco nella stazione di Chiari, della linea Milano-Verona:

b) il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la costruzione di una nuova stazione a Bastia e per il raccordamento della nuova linea Cuneo-Mondovì-Bastia con la linea Bra-Savona. La spesa totale preventivata per l'esecuzione dei precitati lavori ascende a L. 756,350:

5. Che possa essere approvato il componimento concordato fra l'Amministrazione dei Lavori pubblici e l'Impresa ing. E. Franco in ordine al collaudo dei lavori dal medesimo compiuti per la costruzione dei fabbricati lungo i primi due tronchi della ferrovia da Ivrea ad Aosta.

Il Consiglio prelodato ha inoltre dato il suo parere:

a) sugli atti di liquidazione e di collaudo dei lavori di costruzione del tronco Bevano-Cervia, nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, eseguiti dall'Impresa Pasi Francesco;

b) sul progetto di transazione con l'Impresa Luigi Pagliani appaltatrice del tronco Alezio-Gallipoli, della ferrovia Zollino-Gallipoli.

><

Siamo informati che il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha approvato una proposta della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde per sostituire gradatamente, in occasione di bisogno di ricambî nell'armamento, al tipo attuale delle ferrovie medesime, il tipo d'armamento n. II, stabilito dal Governo per le strade ferrate complementari; il quale, con mezzi più economici, realizza una assai maggiore solidità e resistenza della linea.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha dato la sua approvazione:

1. Alla estensione alle stazioni della linea da Amiens a Crepy en Valois, dell'applicazione della tariffa comune n. 401 a piccola velocità, del servizio cumulativo italo-francese;

2. Alla concessione alla Ditta Beltramini di Villate dei prezzi stabiliti dalla tariffa speciale 122, serie C,

ai trasporti di legno di pioppo destinato alle cartiere di Serravalle Sesia per la fabbricazione della pasta di legno, a condizione che si raggiunga un traffico minimo annuale di 400 tonnellate;

3. Alla proroga per un altro anno della concessione fatta a favore della fabbrica Lombarda di prodotti chimici, pel trasporto delle scorze di china-china da Genova a Milano.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con le ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha ripresentata al R. Ispettorato generale delle strade ferrate la proposta per l'introduzione nella nomenclatura delle merci della nuova voce: *caffè artificiale o surrogati del caffè,* con soppressione delle voci attuali « cicoria (caffè di) e ghiande in polvere, surrogato del caffè » La nuova voce verrebbe ascritta alla classe terza della tariffa generale ed alla serie C della tariffa speciale n. 105.

><

Le predette tre Amministrazioni ferroviarie, pure di comune accordo, hanno domandato di essere autorizzate di cambiare la voce attuale della nomenclatura generale delle tariffe « caldaie di rame, di ferro, di acciaio per macchine ed altri usi industriali, ecc. » in quella di « *caldaie di rame, di ferro, di acciaio, di ghisa, per macchine ed altri usi industriali, ecc.* »

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo. di accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato al R. Ispettorato generale una proposta tendente ad ammettere *le vinacce* al trasporto a piccola velocità accelerata con le tariffe 50 e 55 per analogia a quanto si pratica per *l' uva fresca,* modificando di conformità la condizione A della tariffa speciale N. 50 ed A serie A e D serie B, della tariffa speciale N. 55.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate:

L. 70,981 per ampliamento piano caricatore della sabbia in stazione di Viareggio;

L. 743 per sostituzione coronamento dei marciapiedi in stazione di Zoagli;

L. 770 per pavimentazione del magazzino merci a Portovaltravaglia;

L. 708 per sostituzione coronamento dei marciapiedi nella stazione di Sturla;

L. 571 per impianto cancelli di chiusura del passaggio a livello presso la fermata di Sairano;

L. 175 per consolidamento fabbricato viaggiatori della stazione di Ponti;

L. 180 per consolidamento del fabbricato viaggiatori di Strevi.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari:

1. Impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Paese-Postomia nella ferrovia Belluno-Feltre-Treviso.

2. Progetto dei meccanismi per le due ferrovie funiculari del Vomero (Napoli).

3. Progetto di ampliamento della stazione di Tivoli nella ferrovia Roma-Sulmona.

4. Ampliamento di binari nelle stazioni di Bovisio-Mombello e di Garbagnate nella ferrovia Nord-Milano.

5. Progetto per conduttura d'acqua potabile alla stazione di Cerreto d'Esi lungo il tronco Matelica-Albacina della linea Macerata-Albacina.

6. Progetto per provvedere la stazione di Verona, piccola velocità, di un luogo di scarico delle materie di rifiuto provenienti dalle officine delle rimesse locomotive.

><

Il giorno 15 corrente mese, venne aperta all'esercizio la nuova stazione di Riva-Trigozzo, fra Sestri Levante e Moneglia, sulla linea Genova-Pisa, abilitata per ora al solo servizio dei viaggiatori, dei cani, dei bagagli e delle merci a grande velocità, limitatamente però alle spedizioni non superanti ciascuna il peso di 50 Kg.

><

Nella seduta del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutasi ieri, 17, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Taverna Luigi di Alessandria per risanamento della massicciata lungo il tronco Annone-Felizzano, fra le progressive 65,177 e 75,547;

2. Colla Società Anonima Carbonifera Industriale Italiana di Genova per fornitura di 100,000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle da consegnarsi in 4 anni in ragione di tonn. 25,000 all'anno;

3. Colla Società Metallurgica Italiana di Livorno per fornitura di n. 5000 tubi bollitori in ottone per locomotive;

4. Colla *Société Industrielle et Commerciale des métaux* di Parigi per fornitura di n. 10,000 tubi bollitori in ottone per locomotive:

5. Colla Ditta Piatti e Rosazza di Torino per appalto lavori di costruzione degli edifici e delle opere formanti il terzo gruppo delle nuove officine di Torino;

6. Colla Ditta Tosco Giovanni di Chiavari per costruzione del secondo binario sul tronco Massa-Sarzana;

7. Colla Ditta Rosazza e Soci di Torino per appalto lavori d'impianto del nuovo scalo merci piccola velocità annesso alla stazione di Torino;

8. Colla Ditta Donnarumma Beniamino di Portici per lavori diversi di modificazione nella stazione marittima di Torre Annunziata.

><

La *Gazzetta Ufficiale*, del 14 corr., pubblica il decreto prefettizio, del 4 stesso mese, col quale il ministero dei Lavori pubblici è autorizzato alla immediata occupazione degli stabili occorrenti per la costruzione presso la stazione di Roma (Termini) di un piazzale di servizio dei materiali provenienti dalla nuova linea Roma-Sulmona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. Preventivo della spesa di L. 5400 occorrente per la costruzione di un binario morto in ampliamento dello scalo-merci della stazione di Calcababbio nella linea da Voghera a Pavia.

2. Preventivo di L. 5140 per la sostituzione di piattaforma di vecchio modello da m. 4 inservibile, con altra di m. 4.50,

ultimo tipo, in stazione di Stradella, lungo la linea Piacenza-Alessandria.

3. Preventivo della spesa di L. 13,900 occorrente per il prolungamento del secondo binario della stazione di Sanfrè, nella linea Bra-Cavallermaggiore.

4. Progetto per l'ampliamento dei magazzini della nuova stazione di Taranto e della loro ripartizione fra i servizi del materiale mobile, del materiale fisso e dell' economato. Spesa occorrente L. 4900.

5. Preventivo della spese di L. 40,000 occorrente per modificazioni ai binari dal lato ovest della stazione centrale di Milano, e per l'impianto di apparecchi di sicurezza. In detta spesa non è compreso l'importo del materiale metallico.

6. Progetto per la costruzione di una tenda metallica da applicarsi alla fronte interna del fabbricato viaggiatori della stazione di Sicignano nella linea Napoli-Metaponto. Spesa occorrente L. 4000.

7. Contratto colla ditta Domenico Canara di Genova per lavori di chiusura di un tratto di linea a levante della stazione di Pra.

8. Contratto colla ditta Alberto Antonini di Bra, per lavori di fondazione delle colonne per la tettoia della stazione di Bra.

9. Contratto colla ditta Grondona Bartolomeo di Pontedecimo, pei lavori metallici relativi all'allargamento dei sotto passaggi delle vie Ivrea e Cottolengo per l'impianto del secondo binario fra Torino (Porta Nuova) e Torino (Porta Susa).

10. Contratto colla ditta Fratelli Rizzi di Piacenza per l'esecuzione dei lavori di muratura relativi all' allargamento dei predetti sottopassaggi per le vie Ivrea e Cottolengo.

11. Contratto colla ditta Collegari Enrico di Bologna per lavori di rifacimento di binario sul tronco di ferrovia da Cava-Carbonara a Zinasco.

12. Contratto colla ditta Puppo Simone di Levanto, per fondazione di una piattaforma in stazione di Genova P. B.

13. Contratto con la ditta Marino d'Andrea di Napoli, per lavori alzamento dal ponte sul torrente Torbido, nella linea Taranto-Reggio.

14. Contratto colla ditta Bocca Antonio di Vigevano per la sistemazione della sponda sinistra a monte del ponte sul torrente Agogna, presso Nicorvo.

15. Contratto colla ditta Fratelli Raddi e C. di Spezia, per l'impianto del secondo binario su un tratto della linea Genova-Pisa.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa le seguenti proposte:

1. Proposta per la costruzione di un casotto da destinarsi ad uso delle regie poste nella stazione di San Benedetto del Tronto. Spesa occorrente L. 2165.

2. Proposta per la posa in opera di specchi di steccconato rustico in diversi punti del tronco di ferrovia da Mestre a Pordenone. Spesa necessaria L. 8300.

3. Proposta per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Rimini. Spesa preventivata L. 120,000.

4. Proposta per rinnovare e migliorare le doccie di compluvio nelle tettoie sovrastanti alle sale falegnami, carrozzai e verniciatori nelle officine di Verona P. V. Spesa necessaria L. 8600.

5. Progetto per l'impianto di due binari nel piazzale della stazione marittima di Venezia pel servizio dei carboni. Spesa prevista L. 39,625.

6. Proposta per l'impianto di una piattaforma del diametro di m. 5.50 nella stazione di Gemona lungo la linea da Udine a Pontebba. Spesa occorrente L. 4100.

7. Sistemazione del servizio d'acqua nella di Pausula, linea Porto Civitanova-Macerata. L. 31,000.

Ferrovie della Sicilia. — La Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione governativa le seguenti proposte:

1. Proposta per la coloritura delle pareti e dei ferramenti delle stazioni, delle case cantoniere e delle garette lungo la linea da Palermo a Porto Empedocle. Spesa L. 35,873.

2. Proposta per l'impianto di una capra di sollevamento delle locomotive in stazione di Caltanissetta. Spesa occorrente L. 7170.

3. Progetto per l'impianto di un quarto binario a mare per deposito di carri, per impianto di un binario di scarico dietro il magazzino merci e piano caricatore; e per la esecuzione di pavimenti nella stazione di Termini, nella linea Palermo-Porto Empedocle. Spesa necessaria L. 26,325.

4. Progetto per l'incanalamento del torrente Saraceno al chilom. 86,611, della linea Palermo-Porto Empedocle. Spesa occorrente L. 38,560.

Società delle ferrovie complementari. — Nel n. 50 (1887) abbiamo detto brevemente di una assai turbolenta Assemblea tenutasi in Roma il 5 dicembre ed abbiamo annunciato che intanto alcuni azionisti della Società avevano citato avanti il Tribunale di Commercio gli ex-amministratori i quali, secondo l'atto di citazione, avrebbero danneggiato gli azionisti. Ora possiamo aggiungere che il Tribunale di Commercio ha pubblicato il giorno 11 corrente una elaborata sentenza colla quale dichiara, allo stato delle cose, non trovar luogo a deliberare; e contemporaneamente rinvia gli atti degli azionisti che chiedevano il fallimento e di quelli che vi si opponevano, al Procuratore del Re, perchè provveda a rigor di legge.

Ferrovie Complementari Sarde. — Facendo seguito al breve cenno dato nel n. 5, confermiamo che mercoledì, 15 corrente, si aprirono al pubblico servizio, per i viaggiatori e per le merci, i due tronchi Cagliari-Isili e Monti-Tempio delle ferrovie complementari Sarde. Questi due tronchi, i primi della nuova rete, misurano 120 chilometri.

La solerte costruzione è dovuta all'energia personale dell'ing. commendatore Giovanni Marsaglia, amministratore e direttore tecnico della Società, il quale destinò 2,500 lire a scopo di beneficenza per la città di Cagliari, onde festeggiarne l'apertura.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — A conferma della notizia pubblicata nel precedente numero, annunciamo che oggi, 18, ha luogo l'apertura all'esercizio del nuovo tronco Roccadebaldi-Mondovì, che completa la linea Cuneo-Mondovi. Lo esercizio si farà con tre treni-viaggiatori in ciascun senso sull'intera linea che misura una lungezza di 27 chilometri.

Tra i Municipii di Cuneo e Mondovì venne stabilito un programma di festeggiamenti per l' inaugurazione del tanto sospirato congiungimento ferroviario delle due città e furono all'uopo diramati numerosissimi inviti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — I giornali della Svizzera francese pubblicano in merito alle nuove condizioni finanziarie destinate ad assicurare il successo finale della grande impresa le seguenti officiose notizie:

« Sotto gli auspicî del Credito mobiliare italiano e della nuova Banca svizzera delle ferrovie, si è costituito or dianzi a Ginevra un sindacato italo-svizzero all'intento di anticipare al governo i 49,400,000 lire onde abbisogna per la sua partecipazione finanziaria al valico alpino di cui si tratta.

« L'interesse di questa somma verrà bonificato al Consorzio durante il periodo della costruzione ed in proporzione delle anticipazioni fatte nella misura del 5 0[0.

« Ultimata la costruzione, il capitale sarà ammortizzato in 50 anni mediante un'annuità fissa di L. 3,250,000.

« La somma dei 49,400,000 lire si ripartisce come segue: Sovvenzione italiana per la grande galleria L. 15,000,000 — Linea Domodossola-Gondo L. 23,000,000 — Arona-Ornavasso L. 11,400,000.

« Dalla sovvenzione totale sarebbero a dedursi quelle, già assicurate, della città e provincia di Milano (ciascuna dell'ammontare di 1,500,000 lire) e quella della provincia di Novara (di 500,000 lire).

« Lo stesso Consorzio incaricherebbesi anche della costruzione delle predette due linee d'accesso, che verrebbero eseguite *à forfait* dalla Società ferrovie della Svizzera Occidentale.»

— A proposito delle sovvenzioni del Comune e della Provincia di Milano possiamo aggiungere che la Giunta Municipale ha deliberato di proporre al Consiglio nella prossima sessione, quale assegno di partecipazione nella spesa pel Valico del Sempione, la somma di un milione e cinquecentomila lire.

Ferrovia del Gottardo. — Si scrive allo *Schaffhausen Intelligenzblatt* che fra breve sarà dato mano ai lavori per la posa del secondo binario sulla linea di montagna Erstfeld-Biasca (90 chilometri) della Ferrovia del Gottardo. Questo lavoro si farà successivamente in tre sezioni, cioè: Erstfeld-Göschenen, Faido-Airolo e Biasca-Faido. In questo anno i lavori saranno incominciati sul tronco Faido-Airolo, siccome quello che presenta maggiori difficoltà.

Se si pensa al grande movimento di treni su questa linea e che solo nelle gallerie a spirale mancano ancora circa 20,000 metri di roccia da asportare, facilmente si comprenderà l'importanza del lavoro a cui si sta per dar mano. Nè si creda che i lavori all'aperto, fuori dei tunnels presentino minori difficoltà, la linea correndo sopra fianchi dirupati dei monti e non trovandovisi spazio sufficiente per allargarsi senza ricorrere continuamente alle mine per far saltare la roccia.

Onde poi avere maggiore libertà d'azione nel far saltare la roccia nelle gallerie, sarà praticato ogni 100 metri un intacco della larghezza di 10 metri. Questi lavori furono già incominciati due settimane fa e dovranno essere terminati per il 15 maggio del corrente anno. Il periodo di lavoro nel tronco Faido-Airolo durerà fino al 31 ottobre 1890. L'ufficio tecnico trovasi a Faido presso la stazione. Le spese di costruzione per la posa del secondo binario da Erstfeld a Biasca sono preventivate a 25 milioni di franchi.

— Nei giorni scorsi cadde una estesissima valanga fra Göschenen e Wassen che ostruisce ogni comunicazione postale, telegrafica e ferroviaria. Cinque uomini furono disseppelliti morti e si teme che altri siano sotto la neve. I convogli della ferrovia del Gottardo sono fermi a Wassen ed a Göschenen.

Si lavorava disperatamente per lo sgombro della linea. Le ultime notizie infatti, giunteci al momento di andare in macchina, annunciano che il servizio fu riattivato la sera del 17.

Ferrovia dell'Arlberg. — Riassumiamo da una corrispondenza da Innspruck alla *Perseveranza*, in data 12 corrente: Nella notte dell'otto al nove corrente, lungo la ferrovia dell'Arlberg, caddero diverse lavine, in causa d'un vento sciroccale. La prima, alle 2,15 ant., tra la stazione di Langen (tra Landeck e Blundenz) e il magazzino della medesima; una seconda cadde subito dopo, della lunghezza di 500 metri, sul corso della ferrovia verso la stazione di Dalars, cioè circa sette chilometri dopo la stazione di Langen, d'un'altezza dai 3 ai 18 metri. Una terza lavina cadde nelle vicinanze della stazione di Strengen, rovinando parte della medesima. Hannosi purtroppo a lamentare vittime tra i sepolti sotto la neve e sotto le macerie. Anche dei lavoratori, che accorsero in aiuto dei poveri disgraziati, trovarono la morte nelle lavine, che continuamente venivan giù; altri restarono gravemente feriti; ma non si può nulla precisare ancora.

Per fortuna, a causa della bufera, in quella notte erano state sospese le corse tanto pei passeggieri che per le merci tra S. Anton e Bludenz. Un treno però con persone, nell'uscire dalla stazione di Flirsch, fu colto dalla lavina, ma nessun passeggiero venne ferito. Per molto tempo la ferrovia dell'Arlberg non potrà servire; e per ciò fu stabilito che la posta prenda la via Innspruck-Monaco-Lindau, Salisburgo-Monaco-Lindau, e viceversa.

Le lavine rovinarono grandissimi tratti di boschi, strade e ponti. Ieri la ferrovia era quasi libera sino alla stazione di Langen; ma, appunto quando il primo treno con viaggiatori voleva entrarvi, precipitò una nuova immensa frana. La catastrofe durò pochi secondi; grandi massi di pietre, alberi, neve, seppellirono ogni cosa, e ciò che non seppellirono è in isconquasso. Secondo le ultimissime notizie, pare che la stazione e il treno siano stati da questa nuova sciagura rispettati; per cui è a sperarsi che non ci siano vittime.

Già il 9 corrente veniva requisito il militare, e da Innspruck partivano 200 cacciatori coi rispettivi ufficiali, e da Brengenz altri 100; ieri oltre a 500 braccianti. All'annunzio poi della seconda disgrazia, partirono di qui altri 500 soldati e oltre a 1000 braccianti.

Ferrovia del Brennero. — Dalla detta corrispondenza da Innspruk alla *Perseveranza* togliamo la seguente notizia:

« Finalmente la Direzione della Südbahn ha potuto persuadersi che il suo disegno di tirare tutto il transito sulla via dell'Arlberg, diminuendo le corse lungo il Brennero e non adattandosi ai desiderii delle ferrovie bavaresi, invece d'esserle utile, le fu dannoso; stantechè e merci e passeggeri diretti o provenienti dall'Italia e diretti pel sud della Germania, prendevano la via del Gottardo. Dopo che la Direzione del Brennero ricevette questa lezione, essa, d'accordo colla Società Adriatica e colle ferrovie bavaresi, ha stabilito che, all'aprirsi della stagione, un secondo diretto venga istituito. Questo dovrebbe coincidere col diretto che parte da Venezia alle 9 15 ant., e arriverebbe a Monaco alle 11 pom. In Vienna dovrà unirsi al treno, pure diretto, proveniente da Milano. Così avremo un treno diretto anche di notte, che partirà alla sera da Monaco, e arriverà a Verona a tempo per prendere il diretto di Milano e quello di Venezia. La Südbahn pensa anche di istituire, lungo la linea del Brennero, un nuovo treno-viaggiatori, in vista delle due Esposizioni che vi saranno a Monaco quest'anno. »

Ferrovia dello Spluga. — La Società Italiana delle Ferrovie Meridionali si è incaricata per il prezzo di 200.000 lire dell'elaborazione dei piani di dettaglio per il traforo dello Spluga e per l'impianto di una ferrovia da Coira a Chiavenna. L'Italia fornisce L. 125.000 e la Svizzera L. 75.000. Queste L. 75.000 furono ripartite come segue fra i Cantoni e le compagnie interessate all'impresa: Grigioni, L. 25.000; Compagnia dell'Unione Svizzera L. 38.000; S. Gallo L. 13.000; Zurigo L. 8000; Turgovia e Glarona ciascuno L. 1500.

Ferrovie Svizzere. — Gli azionisti della Nord-Est sono convocati in assemblea generale il 25 corrente per deliberare sulle proposte di riscatto fatte dal Consiglio Federale.

Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia, nella sua seduta del 9 corrente, ha deliberato di combattere il riscatto o quanto meno di insistere su parecchie modificazioni ed aggiunte alla convenzione proposta del Consiglio Federale.

Ferrovie funicolari in Svizzera. — Nel messaggio del Consiglio Federale per la concessione al dottore Battaglini di una funicolare da Lugano alla cima del San

Salvatore, troviamo i dati sulle varie funicolari in attività nella Svizzera.

Esse sono: quella di Gressbach, che supera un dislivello di 90 metri, su 320 di percorso; di Gutsch, che sale 80 metri, con soli 162 di sviluppo; di Territet-Ghon e Territet-Montfleuri sul lago di Ginevra (302 e 210 metri d'altezza), di Losanna-Signal (107 metri d'altezza), di Marzilli-Beina (32); di Zurichberg (39); di Lugano Città-Lugano Stazione (60); di Wabern-Gutern (270); di Kehrsisten-Burgenstock (430); di Biernre-Nacolin (440); di Beasteriborg (540); di Lauterbrunner di Muren (740).

Ferrovie Inglesi. — I lavori di riparazione del tunnel di Betchworth, tra Dorking e Holmwood in Inghilterra, sono ora quasi completi.

Il tunnel rovinò nel luglio scorso, e da quell'epoca si dovette sospendere il traffico diretto tra Londra e Portsmouth. Esso è lungo quasi mezzo miglio ed è stato interamente rifabbricato in mattoni. Gli appaltatori hanno quasi completato il loro còmpito ed è stato determinato di riaprire la linea al traffico al 1.o di marzo. Il costo di ricostruzione puossi calcolare in 20,000 lire sterline.

Ferrovie Francesi. — Diamo il prospetto comparativo dei prodotti delle strade ferrate delle sei grandi Compagnie e delle strade ferrate dello Stato negli anni 1886 e 1887, dal 1.o gennaio al 31 dicembre di ciascun anno:

Linee	*Chilometri in esercizio* 1887	1886		*Prodotti* 1887		1886
Parigi-Lione-Mediterr.	7.814	7,761	L.	308,598.191	L.	299,478.276
·Rodano-Monc.	133	133	»	4,731.423	»	4,779.860
·Ferr. Algerine	513	513	»	8,720.238	»	9,752.265
Nord	3.490	3.490	»	162,899.000	»	159,596.476
Ovest	4.442	4.359	»	133,124.758	»	130,511.518
Orlèans	5.998	5.851	»	156,149.131	»	157,919.474
Est	3.438	4.437	»	127,423.104	»	124,299.102
Midi	2.702	2.584	»	86,010.702	»	83,069.182
Ferrovie dello Stato	2.598	2.508	»	32,309.665	»	28,149.647
Totali .	32.118	31.636	L.	1,019,966.212	L.	997,558.200
Prodotto per giorno-chilometro				L. 27		L. 86

Ferrovie Spagnuole. — L'importante rete ferroviaria, detta del Principato di Catalogna, che da Tarragona per Valls, Igualada, Manresa, Vich, Gerona e Figueras fa capo a Rosas, avrà quanto prima un principio di esecuzione. Il contratto per la sua costruzione e per la fornitura del materiale fisso e mobile fu sottoscritto il 19 scorso gennaio a Barcellona dalla Compagnia concessionaria e dall'impresario generale signor Ernesto De Bergues.

La ferrovia misura 260 chilometri. I lavori incominceranno nel prossimo mese di marzo e dovranno essere condotti colla massima solerzia e di modo da aprire in breve tempo al pubblico esercizio il tronco da Tarragona a Valls.

Ferrovie Russe. — I lavori di costruzione della ferrovia tra la Russia Europea ed i suoi possedimenti all'estremo Oriente saranno irrevocabilmente incominciati dal 1890. Una numerosa schiera d'ingegneri ferroviarii ha di già posta stanza a Vladivostok per preparare gli studi del tracciato della nuova linea.

Ferrovie Indiane. — Dal *Bulletin du Ministère des Travaux publics* di Francia riportiamo la seguente notizia circa le strade ferrate dell'India nel 1886-87.

Durante l'esercizio chiuso il 1° giugno 1887, la rete indiana erasi accresciuta di 1,632 chilometri toccando così ad una lunghezza totale di 21,545 chilometri. Il capitale impiegato nella costruzione delle linee aperte e da aprirsi all'esercizio sommava, il 31 dicembre 1886, a lire 4,459,000 fornite in gran parte dalle stesse Compagnie ferroviarie con garanzia o sussidiate.

I proventi brutti dell'esercizio furono di L. 467,600,000 ed i prodotti netti furono di L. 244,300,000; i primi aumentarono di L. 17,875,000 su quelli dell'esercizio precedente, i secondi di L. 16,175,000. Il coeficiente di esercizio, ossia il rapporto tra le spese d'esercizio ed i proventi brutti, è del 48 0[0 circa.

Il seguente prospetto, che comprende gli esercizi 1884, 1885 e 1886, dimostra quale sia stata la progressione del movimento e del traffico in questi tre anni.

	1884	**1885**	**1886**
Lunghezza media dei Km. esercitata nell'anno	17,883	19,455	20,190
Num. dei viaggiatori per qualsiasi distanza	73,815,000	80,865,000	88,436,000
Num. delle tonnellate per qualsiasi distanza	10,834,000	19,228,000	19,889,000
Migliaia di viaggiatori per chilometro	5,400,000	5,857,000	6,265,000
Migliaia di tonnellate per qualsiasi distanza	4,515,000	5,428,000	5,541,000
N° di treni-chilometri	63,737,000	72,764,000	73,171,000

Il materiale mobile della rete consta di 978 locomotive, 3288 carrozze per viaggiatori e 17,897 carri per le merci. Il personale componevasi al 1.o giugno 1887 di 220,124 impiegati; dei quali 4,460 Europei, 4830 Anglo-indiani e 210,834 Indigeni.

Notizie Diverse

Uno scontro ferroviario. — Sulla linea Genova-Spezia il treno diretto N. 2 proveniente da Roma entrando alle ore 1 ant. del giorno 15 corrente in stazione di Levanto, dove fa fermata e dove incrocia col treno merci N. 1207, per causa di falso scambio urtava nel treno stesso.

Stante però la limitata velocità del diretto N. 2 che era in arrivo nella stazione, e la pronta opera di frenamento da parte del personale del treno stesso, l'urto non ebbe per conseguenza se non lievi contusioni per qualche viaggiatore e qualche agente i quali col treno stesso, che potè partire da Levanto poco tempo dopo, proseguirono il loro viaggio.

Ponte militare sistema Brochocki. — Una delegazione della Commissione militare del Genio francese residente a Versailles, assistè in questi giorni ad esperimenti di ponti, costruiti per l'esercito francese fatti a Fourchambault, in condizioni peculiarmente interessanti.

Fino ad ora il materiale da ponti del quale si serve l'armata francese è di due specie: l'una fissa, l'altra volante.

La prima, particolare al Genio, è principalmente composta da ponti su cavalletti; la seconda, che ultimamente trattavasi di far passare dall'Artiglieria al Genio, è di ponti formati con barche.

Il sistema del quale venne fatto un esperimento sul Nievra, ed a cui fu già accordato un diploma d'onore all'esposizione marittima dell'Havre e di cui si occupò anche l'ultimo Congresso degli Ingegneri ed Architetti italiani a Venezia, ha l'immenso vantaggio di essere applicabile, non solamente ai passi sui corsi d'acqua, ma eziandio a tutte le altre operazioni di campagna, quali la rapida ricostruzione dei ponti ferroviarî e dei ponti di strade.

Avere un materiale le cui singole parti sieno rettilinee, leggerissime ed uniformi sì da rispondere a tutti i bisogni senza dover ricorrere all'uso delle chiavarde a madrevite per la

montatura e la connessione dei diversi elementi, questo è il problema che venne risolto.

Questo sistema ideato dal conte Tommaso di Dienheim Brochocki, ufficiale dimissionario del Genio militare russo, che dovette emigrare per avere preso parte all'ultima insurrezione polacca, presenta la forma di un tubo a sezione rettangolare le cui pareti laterali sono a graticciata metallica.

Tutta la carcassa è in acciaio, e la parete interna serve di base ad un pavimento o pedano in legno che si adatta in guisa che la strada si stabilisce nell'interno del tubo.

Malgrado la leggerezza che questa ingegnosa costruzione presenta allo sguardo, la resistenza è tanto considerevole che a Fourchambault un ponte di 24 metri di lunghezza, con una larghezza di 3 metri, ha descritto una curva momentanea di 7 millimetri, sotto il peso di una colonna d'uomini armati, camminanti cinque di fronte, *al passo*, occupando tutta la lunghezza della pedana o pavimento.

Un carico ruotante rappresentante un pezzo di artiglieria da campagna del peso di 2,400 chilogrammi, trainato da otto cavalli e accompagnato da otto uomini non ha determinato che una curva di 10 millimetri; e dopo ognuna di tali prove il ponte ha esattamente ripreso la sua forma primitiva.

La montatura e smontatura di questo apparecchio non occuparono, l'una e l'altra, che un'ora e mezzo; e, ammetendo che il peso che può tirare un cavallo in campagna, sia di 400 kg., l'intiero materiale d'un ponte di 32 metri può essere trasportato entro nove furgoni a quattro cavalli.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			11 Febbraio	Febbraio 18
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 790	794
»	»	Mediterranee	» 607	608
»	»	Sicule	» —	—
»	»	Sarde (preferenza)	» 287	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani .	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 542	545
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena . . .	» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
»	»	» 2ª emiss.	» 310	308
»	»	Centrale Toscana . . .	» 521	523
»	»	Meridionali	» 324,50	323
»	»	Sarde, serie *A*	» 317,50	316,50
»	»	» serie *B*	» 313	313,50
»	»	» 1879	» 318	318
»	»	Pontebba	» 475	475
»	»	Nord-Milano	» 265	264
»	»	Meridionali Austriache	» 295	294

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Società di Credito Mobiliare Italiano. — Dal 20 corrente, verrà pagato il dividendo di L. 25 per ogni azione.

CONVOCAZIONI

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — È convocata l'Assemblea generale straordinaria pel 16 marzo alle ore 1.30 pomeridiane, in una delle Sale del Palazzo Municipale di Torino.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le
INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Saronno (22 febbraio, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la novennale manutenzione di queste strade comunali, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 12 0[0 su L. 4763.43. (V. n. 4 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Roma (24 febbraio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la sistemazione di un tratto della strada Provinciale Maria presso il Ponte della Tenuta Campanari (metri 683.85) e costruzione di un nuovo ponte sul Cosa con deviazione dell'alveo (metri 323.93). Importo L. 19,847.69. Cauzione provvisoria L. 500. Cauzione definitiva il decimo.

Città di Marino (Roma) (25 febbraio, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione, 1.o incanto e definitivo). — Appalto dei lavori di fognatura in diversi punti della città. Imp. L. 34.421.25. Lavori compiuti in 120 giorni.(V. n. 52 del *Monitore*).

Municipio di Recanati (25 febbraio, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione di quattro pennelli sulla spiaggia di Porto-Recanati. Importo L. 118,930.55. Cauzione provvisoria L. 4000. Deposito per spese L. 1.900. Fatali a giorni 15.

Municipio di Fuscaldo (Calabria Citra) (26 febbraio, ore 10 ant. definitivo). — Appalto dei lavori per la condotta d'acque in questo abitato, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 17.40 0[0 su L. 99,911.20. (V. n. 53 del *Monitore*).

Municipio di Alessandria (26 febbraio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di alcuni edifizi nel nuovo scomparto meridionale del Cimitero Urbano. Importo ridotto L. 72.956. (V. n. 5 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Macerata (27 febbraio, ore 12 mer., 1.a asta). — Appalto per i lavori di ordinaria manutenzione novennale della strada provinciale Settempedana-Camerte dalla nazionale presso le rovine di Recina al piazzale di S. Venanzo in Camerino, dal 1.o gennaio 1888. Importo L. 75,178.26. Cauzione provvisoria L. 1800. Cauzione definitiva il decimo.

Comitato esecutivo per la bonifica del Sabato (28 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto pei lavori di bonifica nell'interno dei due bacini padani a monte di Fossa Paleseia. Importo L. 1,976,825.67. Cauzione provvisoria L. 60.000. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 1000. Lavori compiuti in 800 giorni.

Municipio di Francavilla Fontana (Lecce) (28 febbraio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada interna denominata Imperiale. Importo L. 38,515.21 oltre L. 3,484.79 d'impreviste. La pietra occorrente sarà tolta dalla cava del signor Serafino Faggiani. Cauzione provvisoria L. 1.926. Fatali 15 marzo, ore 2 pom.

Deputazione Provinciale di Alessandria (29 febbraio, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione del tronco della strada provinciale Annone-Nizza compreso fra l'abitato di Rocchetta-Tanaro e il termine della discesa di Cortiglione verso Incisa. Importo ridotto L. 132.511. (V. n. 4 del *Monitore*).

Municipio di Castellammare di Stabia (2 marzo, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto della manutenzione di tutte le strade a brecciame e alla Mac-adam di questa città per anni tre dal giorno della consegna. Importo annuo L. 16.000. Cauzione provvisoria L. 1.600. Cauzione definitiva da destinarsi. Deposito per spese L. 1200. Fatali ore 12 merid.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Spezia) (3 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di magazzini per deposito di materiali sulla costa orientale del Golfo di Spezia. Importo L. 370.000. Lavori compiuti in 360 giorni. Cauzione provvisoria L. 3700.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera d'una Tettoia metallica per la nuova rimessa locomotiva nella stazione di Zollino, per conto delle Ferrovie Meridionali.

Municipio di Roma — L'appalto per i lavori occorrenti al completamento del ponte Umberto I, venne aggiudicato alla Ditta Carlo Allegri, Giovanni Lazzeri e l'architetto Vincenzo Micheli, che offerse il ribasso del 4.11 0/0 su L. 1,000.000. L'appalto pei lavori dell'altro ponte Margherita andò deserto. (V. n. 3 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Firenze. — L'appalto dei lavori di costruzione di una fabbrica ad un solo piano per scuderia, magazzini di due batterie nel bastione Cavaniglia (fortezza da Basso) fu aggiudicato al signor Morozzi Giuseppe a Firenze, per L. 36.754. (V. n. 4 del *Monitore*).

Prefettura di Mantova. — L'appalto dei lavori di prolungamento della difesa frontale al Froldo Baroni in destra di Po, venne aggiudicato al signor Valentini Pietro a Mantova, per L. 64,069.33. (V. n. 3 del *Monitore*).

Prefettura di Piacenza. — L'appalto per la sistemazione dell'argine sinistro dal colatore Riello al ponte Sparavera, fu aggiudicato al signor Luigi Rizzi a Piacenza, per L. 95.829.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 1° *al* 10 *Febbraio* 1888.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio: Rete principale	4050		4027			
» secondaria	524	4574	423	4450	124	—
Media in esercizio		4564		4397	167	—
Viaggiatori		1,073,184.98		999,764.79	73,420.19	—
Bagagli e Cani		59,884.49		55,540 88	4,343.61	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]		296 014.79		291,626.39	4,388.40	—
Merci a P. V.		1,541,881.50		1,532,392.27	9,489.23	—
(2) TOTALE		2,970,965.76		2,879,324.33	91,641.43	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 10 *Febbraio* 1888.

Viaggiatori	28,821,150.78	26,908,714.13	1,912,436.65	—
Bagagli e Cani	1,405,968 01	1,263 712.54	142,255.47	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	7,170,646.18	6,538,887 75	631,758.43	—
Merci a P. V.	36,043,749.05	33,040,060.53	3,003,688 52	—
(2) TOTALE	73,441,514.02	67,751,374.95	5,690,139.07	—

(3) **Prodotto per chilometro.**

della decade	653.24	650.84	2.40	—
riassuntivo	16,183 67	15,500.20	683 47	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Febbraio* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massalombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori	3,973.60	15,396 20	976.70	2,493 65	673 80	1,899.95	2,172.30	3,233.75	4,506.85	1,083.75	1.519,90	4,310.95
Bagagli	56.50	232.40	11.60	23.15	3 60	30.65	5.80	27.80	20.90	15.65	24.10	67.65
Merci G. V.	227.00	1,232 90	95 55	322 40	263.95	208.35	3,162.50	44.05	182.75	3 85	»	76.50
Id. P. V. A.	15.95	1,235.55	»	21.60	»	184.35	»	»	»	5.50	»	»
Id. P. V.	2,999.50	3,978.80	683 00	1,572 90	2,561 25	727.35	6.45	73.30	1,463.30	193.45	»	147.00
Totali	7,272.55	22,075.85	1,766.85	4,433.70	3,502.60	3.050.65	5,347.05	3,378.90	6,173.80	1,232.20	1,544.00	4,602.10

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni, interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

3ª Decade — Dal 21 al 31 gennaio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

col parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	856.748 81	46.104 35	326 810 39	1.347.751 52	36 528 60	2.613.943 67	3.930 00	656 77
1887	849.167 02	39.450 97	299.287 02	1.330.139 63	33.942 70	2.551.987 34	3.980 00	641 20
Differenze nel 1888	+ 7.581 79	+ 6 653 38	+ 27.523 37	+ 17.611 89	+ 2.585 90	+ 61 956 33	»	+ 15 57
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	2.421 913 33	121.242 45	981 361 31	3.623.498 17	107.045 40	7.255.060 66	3.980 00	1.822 88
1887	2.268.833 54	94.897 30	826.310 87	3.316.658 24	86.157 35	6.592.857 30	3.980 00	1.656 50
Differenze nel 1888	+ 153.079 79	+ 26.345 15	+ 155 050 44	+ 306.839 93	+ 20.888 05	+ 662.203 36	»	+ 166 38
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	32.476 85	986 30	6.093 65	43.792 60	1.365 45	89.715 35	805 00	111 45
1887	26.790 48	486 27	3.644 27	33.318 53	1.213 50	65.453 05	701 00	93 37
Differenze nel 1888	+ 5.686 37	+ 500 53	+ 2.449 38	+ 15.474 07	+ 151 95	+ 24.262 30	+ 104 00	+ 18 08
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	111.402 60	2.423 92	13.637 06	101.597 04	3 439 00	235.499 62	805 00	292 55
1887	88.739 60	1.394 11	9.979 83	71.558 15	2 827 45	174.529 14	696 35	250 63
Differenze nel 1888	+ 22.663 00	+ 1.029 81	+ 3.657 23	+ 33.008 89	+ 611 55	+ 60.970 48	+ 108 66	+ 41 92

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	1.360 40	1.488 10	— 127 70	4.265 00	3.939 10	+ 325 00
Merci	689 75	630 35	+ 59 40	1.768 15	1.636 45	+ 131 70
Introiti diversi	104 30	131.55	— 27 25	271 05	297 70	— 26 65
Totali	2.154 45	2.250 00	— 95 55	6.304 20	5.873 25	+ 430 95

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

21ª Decade — Dal 21 al 31 gennaio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	111.819 62	1.601 34	5 087 40	125.800 48	3.971 89	248.280 73	606 00	409 70
1887	107 235 80	2.685 50	8.617 72	107.946 00	2.457 40	228.912 42	606 00	377 79
Differenza nel 1888	+ 4.583 82	— 1.084 16	— 3 530 32	+ 17.854 48	+ 1.514 49	+ 19.338 31	»	+ 31 91
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 GENNAIO				
1887-88	1.854 504 18	38.074 02	250.151 93	2.177.966 32	42.143 01	4.362.839 46	606 00	7.199 41
1886-87	2.361.754 04	49.404 57	241.011 43	2.344 708 69	47.611 37	5.014.492 10	606 00	8.324 24
Differenza nel 1888	— 507.251 86	— 11.330 55	+ 9.140 50	— 166.742 37	— 5.468 36	— 681.652 64	»	— 1.124 83
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	5 425 09	91 00	222 32	1.087 49	14 10	6.840 00	64 00	106 87
1887	2.957 35	41 20	101 90	597 51	52 60	3,750 56	31 00	120 99
Differenza nel 1888	+ 2.467 74	+ 49 80	— 120 42	+ 489 98	— 38 50	+ .089 44	+ 33 00	— 14 12
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 GENNAIO				
1887-88	80.061 74	1.161 18	8.376 82	22.574 80	739 57	112.917 11	64 00	1.764 33
1886-87	71.035 58	780 85	1.943 61	5.340 21	919 70	80.019 95	31 00	2.581 29
Differenza nel 1888	+ 9.026 16	+ 383 33	+ 6.433 21	+ 17.234 59	— 180 13	+ 32.897 16	+ 33 00	— 816 96

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema **LEGRAND** e **CALDAIE** sistema **DE-NAEYER e C.**

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia** e **Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in
ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — Cemento eminentemente idraulico a rapida presa — Cemento eminentemente idraulico a lenta presa — Calce eminentemente idraulica di Palazzolo — Calce eminentemente idraulica uso Palazzolo — Calce viva comune in zolle a fiamma — Cemento Portland naturale — Cemento Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.
Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MEDITERRANEE

Società Anonima con sede in Milano - Capitale sociale L. 135 milioni - versato interamente

Si reca a conoscenza dei Signori portatori di Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra e di Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 30 Gennaio 1888.

14ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra

Elenco delle 31 Azioni estratte

92	99	247	419	1025	1087	1113	1295	1490	1499	1513	1720	1731	1869	1880	1903
1977	1983	2164	2221	2305	2388	2411	2643	2688	2707	2710	2737	2746	2887	2932	

22ª Estrazione per l'ammortamento delle 24 000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria

Elenco delle 101 Obbligazioni estratte

225	334	502	552	665	726	1153	1388	1491	2135	2298	2601	3080
3242	4128	4151	4344	4465	4722	4992	5281	5367	5494	5796	5928	6027
6920	6948	7077	7220	7707	7747	7854	7899	8247	8278	8415	8958	9618
9801	10362	10457	10802	11062	11228	11285	11452	11457	11779	11856	11879	12034
12156	12216	12365	12600	12973	13322	13507	13539	13813	14153	14228	14477	14984
15277	15298	15562	15900	15938	16159	17315	17642	17835	18665	18790	18921	18936
19091	19510	20071	20213	20226	20234	20246	20897	21028	21315	21370	21382	21434
21498	21598	21624	21876	22058	22452	23096	23166	23755	23886			

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauno, a cominciare dal 1° luglio 1888, e mediante il ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non iscaduti, presso la stazione di Torino Porta Nuova.

La decorrenza delle annualità sulle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1888.

Le obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1888).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra estratte e non ancora presentate pel rimborso:

Estrazione 21 gennaio 1884 N. 409
id. 24 » 1887 » 359

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria estratte e non ancora presentate pel rimborso:

Estrazione	27	gennaio	1880	N.	18995						
id.	24	»	1881	»	8484						
id.	26	»	1885	»	12830	12923					
id.	25	»	1886	»	8121	8907	9589	13857	14184	17964	18969
id.	24	»	1887	»	1219	1730	2151	2214	5001	6338	7122
					8559	8931	12075	13758	14613	14664	16560
					17204	17329	18445	18911	18951	20687	21718

In questa occasione si avvisano i Signori portatori delle azioni comuni delle linee Bra Cantalupo e Castagnole-Mortara non fruttanti interesse, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1888 saranno assoggettate alla ritenuta di lire 0,24 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, li 31 gennaio 1888.

LA DIREZIONE GENERALE

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI. Sabato, 25 Febbraio 1888 NUM. 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Assemblea straordinaria per le nuove linee complementari

Il giorno 20 febbraio corr. fu tenuta a Firenze l'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti della Società delle Ferrovie Meridionali, come preannunciammo nel n. 3 del *Monitore* (Informazioni, pag. 36). Intervennero all'Assemblea 131 azionisti, rappresentanti 112,360 azioni con diritto a 1179 voti. Era all'ordine del giorno la convenzione, firmata il 18 gennaio del corrente anno dai Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze e dal Direttore Generale della Società, per la costruzione e l'esercizio di alcune linee complementari. Siccome di tale convenzione abbiamo data una dettagliata e precisa notizia nel n. 4 del *Monitore*, pag. 50, così per quanto riguarda ai patti e modi della convenzione presentata alla detta Assemblea, rimandiamo a tale numero i nostri lettori con riserva di pubblicarne il testo in un prossimo numero. Diamo intanto la parte della Relazione del Consiglio d'Amministrazione che riflette i provvedimenti finanziari e le deliberazioni dell'Assemblea medesima.

I lavori che la nostra Società assume l'impegno di costruire richiedono per calcoli fatti la somma di 193 milioni, ivi compresi gli interessi durante la costruzione ed escluse le rotaie ed accessorii. A raggiungere questo capitale il Governo assume l'impegno di pagare alla Società . . . . L. 27,500,000.00 in proporzione dell'avanzamento dei lavori.

Per formare la somma rimanente di L. 165,500,000 la Società ha tuttora facoltà, in virtù della vostra deliberazione del 28

Riporto L. 27,500,000.00

maggio 1884 ed in conformità dei nostri Statuti, di emettere tante obbligazioni quante ne occorrono a realizzare un capitale di . . . . » 66,716,955.38

E poichè oggi vi proponiamo di accrescere il capitale sociale in azioni per . » 30,000,000.00

vi domandiamo pure la facoltà di emettere, sempre in conformità dei nostri Statuti e dell'art. 15 della Convenzione che oggi sottoponiamo alla vostra approvazione, tante obbligazioni quante valgano a raccogliere una somma doppia di quella di cui aumenteremo il capitale sociale, cioè . . . » 60,000,000.00

Alla restante somma di . . . . . . » 8,783,044.62

necessaria a completare il capitale di L. 193,000,000.00 sarà provveduto coi crediti della Società derivanti dalle passate gestioni, parte riscossi e parte da riscuotere.

Per tal modo il Governo ha conseguito che la Società, grazie alla sua favorevole situazione finanziaria, di fronte ad una spesa di 193 milioni, aumentasse il capitale sociale di soli 30 milioni, portando da 180 a 210 milioni il capitale versato dagli azionisti, al quale compete il diritto di fruire del 7 1/2 % sugli utili dell'esercizio, prima che intervenga il riparto di questi fra lo Stato e la Società.

Dopo ciò, senza discussione alcuna, fu approvato, alla unanimità, il seguente ordine del giorno;

I. L'Assemblea approva la Convenzione stipulata col Governo il 18 gennaio p. p., che accorda alla Società la concessione della costruzione e dell'esercizio delle seguenti linee formanti parte della rete complementare Adriatica: Lecco a Colico, Rocchetta-Melfi a Potenza, Rocchetta Melfi a Gioia del Colle, Solmona a Isernia, Barletta a Spinazzola.

II. Per soddisfare agli impegni assunti colla Convenzione che sopra, l'Assemblea autorizza fin d'ora il Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale sociale di 30 milioni, mediante emissione di azioni nuove di 500 lire ciascuna.

Le nuove azioni saranno offerte di preferenza e pro-rata, alla pari, ai portatori delle azioni già in circolazione.

Autorizza inoltre il Consiglio d'amministrazione a compiere l'emissione delle obbligazioni pel doppio del capitale sociale in conformità degli Statuti.

BIGLIETTI E LIBRETTI CHILOMETRICI
IN FRANCIA

Il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in Francia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici una miglioria a favore dei viaggiatori. Questa riguarda la creazione di biglietti (*chèques*) chilometrici e di libretti chilometrici, per mezzo dei quali è concessa una rilevante riduzione di prezzo sulla tariffa ordinaria a favore di tutti coloro che nel corso dell'anno percorrono oltre 5000 chilometri sulle linee della rete dello Stato.

Da assai tempo eransi aperte trattative colle grandi Compagnie francesi, a scopo appunto di accordare speciali facilitazioni di prezzo nel trasporto dei viaggiatori di commercio; ma nessuna delle altre grandi Compagnie aveva acconsentito su tal proposito. Ed ora l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha deciso di fare di per sè sola, un simile esperimento a favore di tutti i viaggiatori.

Ecco in che consistono i due sistemi proposti al Ministro; il sistema cioè dei biglietti chilometrici e quello dei libretti chilometrici, amendue affatto distinti l'uno dall'altro.

Il primo — quello dei *chèques kilométriques*, giusta il nome dato in Francia — consiste nella vendita di biglietti chilometrici valevoli da 5,000 a 25,000 chilometri ed avente diritto ad una graduale riduzione, sul prezzo ordinario, dal 30 0|0 per 5,000 chilometri al 50 per 0|0 per 25,000 chilometri.

Questi biglietti sono validi per un anno; ed il loro titolare prende alla stazione di partenza un biglietto ordinario, ma ne paga l'importo collo staccare dal biglietto chilometrico una porzione di esso corrispondente al numero dei chilometri che egli deve percorrere dalla stazione di partenza a quella di arrivo.

Oltre i 25,000 chilometri non fu concessa riduzione perchè oltre tale cifra il vantaggio dei biglietti chilometrici si confonde con quelli degli abbonamenti.

Il secondo sistema — quello dei *livrets kilomètriques* — è così ordinato. Ogni viaggiatore che nel corso di un anno abbia a percorrere più di 5,000 chilometri riceve, dietro sua richiesta, un libretto sul quale egli scrive, volta per volta d'ogni suo viaggio, la data del medesimo, le stazioni di partenza e di arrivo e la somma pagata secondo la tariffa ordinaria. Alla fine dell'anno levasi il conto dei chilometri annotati ed al titolare del libretto è fatto il rimborso della spesa in una proporzione che varia dal 15 0|0 per 5,000 chilometri al 35 0|0 per 25,000 chilometri percorsi.

Con questo sistema — a differenza di quello dei biglietti chilometrici, i titolari dei quali sono obbligati ad anticipare una grossa somma il giorno dell'acquisto dei biglietti chilometrici e corrono inoltre il rischio della decadenza dei medesimi se non siano consumati nel corso dell'anno, oltre cui non sono nè validi nè rimborsabili — non v'ha nè anticipazione di denaro nè rischio di decadenza.

La Compagnia domanda solamente un deposito di 30 lire per ciascun libretto; questi inoltre sono personali al titolare il quale, come nei libretti d'abbonamento, deve aggiungervi la propria fotografia e la propria firma.

Altra innovazione assai importante è quella per la quale è proposto che il biglietto ed il libretto chilometrici dànno diritto al trasporto gratuito di 50 chilogrammi di bagaglio, invece dei 30 concessi ad ogni viaggiatore sulle ferrovie di Francia.

Ecco intanto come aveva già trattata e risolta questa importante questione, il Ministro del commercio. Questi, in una lettera indirizzata al presidente della Società Mutua dei viaggiatori, esaminò appunto la questione delle nuove facilitazioni da accordarsi ai viaggiatori. Egli fu consultato all'uopo dal Ministro dei lavori pubblici, al quale trasmise il proprio parere pregandolo di sottoporre la questione alle Compagnie delle strade ferrate.

Il Ministro del commercio nella sua risposta combatte subito il concetto di accordare speciali vantaggi a taluna categoria di viaggiatori; e su tale proposito adduce una lunga serie di importanti obbiezioni. Dopo aver esaminato e rifiutato il sistema dei viaggi a metà prezzo, adottato dalla Compagnia d'Orléans, egli si accosta al seguente sistema: che, in parte, è quello già da noi esposto circa le ferrovie dello Stato.

Dovrebbonsi creare biglietti a percorso chilometrico ed a prezzi differenziali, *valevoli per tutti i viaggiatori, in tutte le direzioni e sopra tutte le reti ferroviarie della Francia.* A tale scopo le Compagnie dovrebbero emettere dei veri *chèques de circulation*, il cui prezzo sarebbe di tanto minore, quanto è maggiore il percorso a cui sono destinati. E per tale modo il portatore di un libretto di 30,000 chilometri dovrebbe pagare, per chilometro, meno che il portatore d'un libretto per 20,000 chilometri, e così il portatore di un libretto di 20,000 chilometri dovrebbe pagare, per chilometro, meno del portatore di un libretto di 10,000 chilometri; e così di seguito.

Ad imitazione di quanto si fa per i *chèques* delle case bancarie, il portatore dei *chèques* di circolazione ferroviaria staccherebbe, per ogni viaggio, un foglietto sul quale egli scriverebbe le stazioni di partenza e di arrivo ed il numero dei chilometri tra le due stazioni. In cambio egli riceverebbe il biglietto ordinario che poscia riconsegnerebbe, come d'uso, alla stazione d'arrivo.

Questo sistema funziona negli Stati Uniti e le ferrovie dello Stato si dichiarano pronte ad attuarlo se la Compagnia dell'Ovest o quella d'Orléans consentano ad unirsi nell'esperimento.

Il Ministro del Commercio risponde eziandio alle obbiezioni mosse contro questo sistema; obbiezioni che riguardano le difficoltà materiali d'applicazione e la diminuzione nei proventi delle ferrovie. Egli crede che il biglietto di circolazione non ridurrà punto le spese dei viaggiatori, ma accrescerà invece il numero dei viaggi.

E d'altra parte non è forse vero che i prodotti, di qualsiasi specie, si vendono progressivamente a minor prezzo se esitati all'ingrosso piuttosto che al minuto? E non è forse vero che le stesse ferrovie trasportano, a pari distanza, con minor costo un treno completo piuttosto che un carro, ed un carro piuttosto che una tonnellata di mercanzie?

Perchè adunque non si userà la medesima regola per percorso dei viaggiatori, che alla fin dei conti sono una merce come un'altra?

Infine, dice il Ministro, io credo che, fra tutti i sistemi proposti per soddisfare i desideri dei viaggiatori di commercio, il più pratico e il più vantaggioso è quello dei biglietti di circolazione. Costituito ad immagine d'un istrumento finanziario, che è entrato da assai tempo nelle nostre abitudini — se possa in origine urtare contro le comuni usanze e contro lo spirito di fare come si è sempre fatto per l'addietro — non tarderà a farsi conoscere ed ammettere come un sistema semplicissimo e comodissimo, e col tempo sarà universalmente adottato sulle linee ferroviarie francesi in luogo delle molte e complicate combinazioni esperimentate sino ai giorni nostri.

Questa lettera del Ministro del Commercio e le successive istanze fatte alle grandi Compagnie ferroviarie dal Ministro dei lavori pubblici hanno riposto in campo la questione delle facilitazioni di prezzo da accordarsi ai viaggiatori d'ogni classe, i quali percorrano durante l'anno un prestabilito numero di chilometri.

La Direzione della Compagnia di Parigi-Lione-Mediterraneo ha conseguentemente proposto anch'essa un proprio sistema, che è così enunciato in una lettera del 13 corr. al Ministro dei lavori pubblici:

« Le difficoltà che si oppongono alla creazione d'un *carnet de circulation à chèques*, raccomandato dal Ministro del Commercio e dell'Industria, non sono certamente insormontabili.

« Un cosifatto libretto — valido per un numero determinato di chilometri da compiersi nello spazio di tempo stabilito, munito della fotografia del titolare, con foglietti o tagliandi segnati preventivamente col medesimo numero del libretto per garantire che il titolare e non altri ne faccia uso — potrebbe essere posto praticamente a pubblico uso.

« Ma l'importo del percorso totale dovrebbe necessariamente essere pagato in anticipazione; di modo che il libretto di 10,000 chilometri colla riduzione del 20 0|0, sia pur per la 3ª classe, importerebbe uno sborso di L. 542. Questo, dell'anticipazione, è un inconveniente gravissimo; ed è quello appunto che ha distolto il pubblico dall'adottare il sistema dei biglietti acquistabili anticipatamente a libretti di 20 biglietti ciascuno, sistema che noi abbiamo da assai tempo presentato al pubblico sulle linee e nelle stazioni più frequentate dei dintorni di Parigi. Ed è sempre tale necessità, di sborsare una somma relativamente grossa, che ha resa infruttuosa la facilitazione concessa da tre anni dalla Compagnia d'Orléans, di viaggiare a metà prezzo su tutte le linee della sua rete per il periodo di sei mesi o di un anno, mediante l'anticipazione per la 1ª classe, per esempio, da 400 a 600 lire. I libretti a biglietti presenterebbero il medesimo inconveniente. Inoltre il titolare di un anno di tali libretti non potrebbe che viaggiare nella medesima classe per cui ha preso il libretto; se egli lo perde o ne perda i foglietti, o se egli non faccia uso di questi entro lo spazio di tempo prestabilito, non ha diritto di farsi rimborsare.

« Questi inconvenienti non hanno luogo col sistema, che studiamo da assai tempo e che ora abbiamo l'onore di presentarvi.

« Noi proponiamo, a modo di esperimento per un anno, un libretto di viaggio (*carnet de parcours*) mediante l'anticipazione di sole 50 lire. Su di esso sono annotate, volta per volta dalle stazioni di partenza, tutte le percorrenze del titolare ed il relativo importo ch'egli ha pagato. Il viaggiatore riceve un biglietto ordinario, foggiato tuttavia in modo da prestarsi facilmente al controllo, e paga volta per volta il prezzo del viaggio a tariffa intiera. Al termine di 3 o 6 mesi o di un anno, a scelta del titolare, questi presenta il proprio libretto alla Compagnia; la quale, fatta la somma degli incassi, rimborsa al titolare, a titolo di premio, la metà della somma che oltrepassa:

« 300 lire per i 3 mesi — 450 lire per i 6 mesi — 600 lire per un anno.

« Il libretto, munito della fotografia e della firma del titolare, sarà formato giusta il seguente modulo; con riserva, ciò è naturale, di tutte quelle modificazioni che la pratica ne consiglierà.

Stazione di partenza (Timbro e data)	Numero del Biglietto	CLASSE	Stazione d'arrivo (da riempiersi alla partenza)	Somme riscosse	
				parziali	totali

« Con questo sistema il titolare del libretto non anticipa che una somma relativamente piccola, occorrente per rifarci delle spese corrispondenti al maggior lavoro che tocca ai nostri agenti; e ciò per il caso in cui le somme riscosse non raggiungessero il *minimum* da noi previsto. D'altra parte il titolare è perfettamente libero nella scelta del percorso e della classe; ed, ove gli avvenga di smarrire il proprio libretto, non prova che un piccolo danno.

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 7*).

QUESTIONE XIII — *Lettera B.* — *Riscaldamento dei treni.*

Conclusioni presentate dal signor Banderali, segretario principale della seconda Sezione.

« La questione del riscaldamento dei treni è una delle più delicate a trattarsi, ed i problemi che essa presenta sono di una grande varietà e di difficile soluzione.

« Alle difficoltà, infatti, che prova il servizio tecnico delle ferrovie nel trovare una buona soluzione di tali problemi — complicati d'assai dalla varietà dei tipi del materiale mobile — devesi aggiungere la diversità dei gusti dei viaggiatori, che pur vogliönsi soddisfare.

« Gli uni vogliono che il riscaldamento non abbia effetto che sulle loro estremità inferiori e non tocchi alla loro testa; altri invece trovano poco confortevole il semplice riscaldamento dei piedi e preferiscono una ripartizione uniforme di calore per tutto il compartimento, in cui poi vogliono aggiunta una adeguata ventilazione.

« Gli uni lagnansi d'essere disturbati nel tranquillo godimento del loro posto dalle troppo spiacevoli e frequenti aperture di porte; per altri invece non si rinnova mai abbastanza frequentemente l'aria respirabile. — V'hanno, poi, molti che hanno timore di qualsiasi riscaldamento e ne rifuggono assolutamente, come ad esempio, in Inghilterra.

« Come possonsi adunque soddisfare così differenti gusti, derivanti dalle diverse abitudini dei diversi paesi, dal temperamento e dalla costituzione del viaggiatore?

« Tant'è che gli ingegneri trovansi in grande imbarazzo; e cercasi tuttavia la soluzione che soddisfi contemporaneamente alla comodità ed economia dell'Esercizio ed agli agi del viaggiatore. E la si cerca tuttora, nonostante gli studi e gli esperimenti continuati, nonostante il grave dispendio di tempo e di moneta, nonostante il vivo e sincero desiderio di soddisfare a tante differenti esigenze.

« Ecco perchè il sistema dello scaldapiedi mobile, a temperatura successivamente decrescente, conserva tuttavia parecchi difensori benchè esso conti molte imperfezioni. Esso ha un potente ausiliario; l'abitudine, che è una seconda natura.

« Si è studiato adunque in questi ultimi anni di diminuire, per quanto sia possibile, gli inconvenienti dello scaldapiedi mobile; e gli esperimenti furono proseguiti con assai buon successo, tale almeno da dare buone speranze a coloro che preferiscono questo sistema di riscaldamento.

« In tale ordine di idee, furono citati:

lo scaldapiedi Radelet, nel quale il calore è prodotto da sbarre arroventate;

lo scaldapiedi ad acetato di soda.

« Amendue prolungano, con grande vantaggio per il servizio delle stazioni e per la comodità dei viaggiatori, il periodo di tempo durante il quale, in servizio ordinario, danno efficace calore.

« L'impiego dello scaldapiedi ad acetato di soda, fondato sul principio della utilizzazione del calore che un corpo liquido sviluppa nel solidificarsi, ha dato soddisfacenti risultati nei Paesi Bassi ove esso è assai praticato, in Francia ed altrove.

« La sorgente costante calorifera si mantiene attiva per 6 od 8 ore, purchè un capriccio dell'apparecchio — che non può altrimenti spiegarsi che come effetto fisico della liquefazione o della fusione — non interrompa la sua opportuna azione sino a che non la si richiami in attività con tratti di scosse.

« Nei Paesi Bassi si utilizza poi questa preziosa facoltà per rimettere in attività quei scaldapiedi, nel ritorno, che sono a bello studio lasciati in riposo per parecchie ore e ben avviluppati da coperte nelle stazioni di passaggio. Si evita, per tal modo, in tali stazioni, la necessità di dotarle degli speciali apparecchi atti a promuovere, sia con azione interna che par più rapida, sia con azione esterna, la liquefazione del sale solidificato e fattosi perciò inerte.

« Malgrado i parecchi inconvenienti di tale sistema — quali per esempio: l'essere dispendioso; di scaldare troppo a lungo per certi percorsi; di scaldare per troppo breve tempo in altri; di far scoppiare le scatole per effetto della dilatazione del sale che si raffredda — le Compagnie che ne fanno uso non cercano di smetterlo, specialmente perchè esso presenta qualche vantaggio, punto disprezzabile, sul sistema degli scaldapiedi ad acqua calda.

« Il riscaldamento per mezzo delle scaldiglie fisse e semifisse, a circolazione d'acqua limitata a tutto un veicolo avente la sua propria sorgente calorifera, offre, come modelli per istudio: gli scaldapiedi ad acqua, con focolare interno alimentato da mattonelle; gli scaldapiedi a petrolio od a gaz, usati nelle ferrovie dello stato Belga; il termosifone moderabile dell'*Est Français*, del *Paris-Orléans*, del *Paris-Lyon-Mediterranée*, dei *Wagons-Lits* ecc.

« Tutti questi sistemi, con grande cura studiati e con grande spesa applicati, soddisfano gli uni senza soddisfare altri. Essi tuttavia hanno il grande vantaggio di sopprimere buona parte delle complicate ma pur necessarie operazioni richieste dalle scaldiglie mobili, benchè abbiano, alla loro volta, i loro inconvenienti.

« Il metodo infine, del riscaldamento mediante la circolazione dell'acqua calda o del vapore proveniente dalla locomotiva o da un apparecchio speciale posto in un carro del treno, continua ad essere impiegato, quantunque presenti un altro inconveniente. Ed è l'inconveniente dei tubi conduttori, a semplice o doppio rivestimento, e degli accoppiamenti di essi; il che complica d'assai il servizio dei treni.

« Dalla discussione che ebbe luogo nella seconda Sezione, sembra risultare che l'èra degli esperimenti non pare ancora chiusa per la questione del riscaldamento e per quella della illuminazione dei treni. E senza troppo affermare si può dire che lo stato attuale della doppia questione — tanto dibattuta, ma che non ha poi una importanza vitale nell'esercizio delle ferrovie — è così caratterizzato: non essere ancora trovata una soluzione che soddisfi contemporaneamente ai differenti gusti del pubblico ed alle esigenze del servizio ferroviario, ma potersi, mediante il mantenimento dello *statu quo*, consacrato dall'abitudine e

sufficiente per i nostri climi temperati, aspettare senza troppa impazienza i risultati delle ricerche così coscienziosamente intraprese su un grande numero di reti ferroviarie. »

Queste conclusioni furono ratificate dall'Assemblea plenaria, dopo un' osservazione del signor Belleroche ing. capo servizio alla ferrovia Grand Central del Belgio.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

La seduta del Consiglio d' Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, che era indetta pel 24 corrente, venne rimandata al 27.

Sappiamo che il Direttore generale, comm. Massa, si è trattenuto questa settimana a Roma affine di proseguire, insieme al vice-presidente, comm. Allievi, le trattative col Governo riguardo alle nuove costruzioni.

Sembra che tali trattative si avvicinino alla conclusione, avendo ora la Società presentato formale proposta per assumere la concessione di sei linee, misuranti in complesso 389 chilometri.

><

Sappiamo che in base ai risultati delle gare tenutesi, presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato Generale ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta Vitali Domenico di Roma la costruzione delle soprafondazioni del fabbricato viaggiatori della stazione di Roma Trastevere, in seguito al ribasso fatto del 15.50 per 0|0;

Alla Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano la costruzione della tettoia metallica della stazione suddetta col ribasso del 17.50 per 0|0;

Alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova l'appalto dei lavori di costruzione di 6 impalcature metalliche ai ponti fra i Km. 54 e 58 della linea Taranto-Reggio col ribasso del 6.50 per 0|0;

Alla Ditta Cavanna Gaetano di Genova col ribasso del 25 per 0|0 i lavori di sistemazione, riordino ed aggiunta di un binario in stazione di Sampierdarena.

><

Siamo informati che dalla Società del Mediterraneo venne indetta la gara per l'appalto delle opere relative alla tombinatura della stazione di Bra per lo smaltimento delle acque pluviali. L'importo dell'appalto ammonta a L. 16,000, e le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 10 marzo prossimo venturo.

><

Siamo pure informati che la Società del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale, per l'occorrente approvazione, il progetto esecutivo del nono tronco della linea Lucca-Aulla, compreso fra Fivizzano ed Aulla.

><

Sappiamo che la Commissione per la valutazione e consegna degli approvvigionamenti per le ferrovie della rete Adriatica ha rimesso al R. Ispettorato generale n. 33 inventarî, il prospetto riassuntivo, la relazione ed il verbale riflettenti il materiale metallico di armamento.

><

Sappiamo pure che la Commissione per la consegna delle linee costituenti la rete Sicula ha assicurato il Ministero dei lavori pubblici che prima del 15 marzo p. v. presenterà i suoi elaborati con la relativa relazione finale.

><

Ci consta che i lavori della grande galleria dell'Appennino in costruzione sulla linea da Faenza a Firenze, sono stati sospesi in causa dell' essersi manifestata una nuova scaturigine di gas infiammabile, dall'imbocco Faenza, sulla fronte di avanzamento. Il gaz, emanante da alcuni crepacci, si ripresentò il giorno 11 del corrente mese; venne incendiato, e le fiammelle in numero di 24 continuano con grande intensità; sicchè si dovette sospendere non solo il lavoro di scavo in avanzata, ma anche quello della muratura di rivestimento, a causa della elevatissima temperatura esistente nella galleria.

Sono state date disposizioni dalla Direzione tecnica governativa per impedire che si verifichino esplosioni ed infortunî; e frattanto si sta studiando quali misure si possano adottare per provvedere alla grave emergenza.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato alla approvazione governativa il progetto dei lavori di ampliamento della stazione di Portomaggiore resi necessarî per l'innesto nella medesima della ferrovia di 4ª categoria Bologna-Budrio-Portomaggiore. Tali lavori concordati fra la predetta ed il R. Ufficio di Circolo ferroviario di Bologna, ed accettati dalla Deputazione provinciale di Bologna, concessionaria della predetta ferrovia, e dalla Società Veneta di pubbliche costruzioni sub-concessionaria della costruzione e dell'esercizio, richiedono per la loro esecuzione, una spesa totale di L. 193,659 da ripartirsi in parte a carico della Provincia predetta ed in parte a carico dei fondi dell'allegato *B.* al capitolato d'esercizio per la Rete Adriatica.

><

Veniamo informati che il numero dei vagoni caricati negli Scali di Genova, durante lo scorso mese di gennaio fu di 16,233, con una differenza in più rispetto al numero di quelli caricati nel gennaio 1887 di carri n. 2139. I carri caricati al porto di Savona nel gennaio del corrente anno raggiunsero la cifra di 5,122, con un aumento di n. 917 carri in confronto del gennaio 1887.

><

La Direzione tecnica governativa di Messina, incaricata degli studî e lavori della ferrovia da Valsavoia a Caltagirone, ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo di appalto del tronco della ferrovia medesima, compreso fra Scordia e Militello, della lunghezza di m. 13,816.45, e dell'importo complessivo di L. 2,900,000.

Intorno a questo progetto daremo come di consueto alcuni ragguagli in un prossimo numero del *Monitore.*

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da

Caianello ad Isernia ha rimesso al R. Ispettorato generale delle strade ferrate il progetto definitivo del 4° ed ultimo tronco della linea predetta, compreso fra Roccaravindola ed Isernia (giusta il tracciato per Monteroduni) riformato a norma dei suggerimenti dati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La lunghezza del tronco risulta di m. 17,845 e l'importo dei relativi lavori è valutato di L. 8,600,000, ciò che corrisponde ad una spesa media chilometrica di L. 481,298.

Il tracciato planimetrico è formato da m. 11,545.00 di tratti rettilinei, e da m. 6,300 di tratti in curva, con raggio minimo, in piena linea, di m. 300. Lungo il tronco sono progettate tre stazioni da servire: la 1ª per Monteroduni e Macchia, la 2ª per Sant'Agapito e Longano, la 3ª per Isernia. Le case cantoniere proposte per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono 16, delle quali tre doppie e 13 semplici. Le opere d'arte minori sono 87 e quelle speciali 13.

><

Siamo informati che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, allo scopo di togliere i lamenti causati dai ritardi del treno diretto n. 1 in partenza da Milano, ha studiato per il treno medesimo un nuovo orario che Essa intenderebbe di adottare in occasione di un prossimo cambiamento dell'orario generale.

><

Ci consta che la Società delle strade ferrate dell'Adriatico ha intenzione di migliorare, in occasione di un prossimo cambiamento dell'orario generale, il servizio dei treni sulla linea Firenze-Pistoia-Livorno.

La Società predetta avrebbe pertanto studiato alcune modificazioni all'attuale orario tendenti ad accelerare la marcia di alcuni treni ed a ridurre quanto più si poteva le fermate a Pistoia ed a Pisa. Essa vorrebbe anche stabilire il prolungamento dei convogli 690 e 691 che mancano ora di una buona coincidenza per Livorno.

><

Nel mese di gennaio p. p. sulle strade ferrate esercitate dalla Società delle meridionali si ottenne un prodotto di lire 7,533,343.90 che unite alle lire 54,563,975.37 che rappresentano il prodotto dei mesi precedenti dell'esercizio corrente, danno un prodotto totale, dal 1° luglio 1887 al 31 gennaio del corrente anno, di L. 62.097,319.27.

><

Sappiamo che la Camera di Commercio ed Arti di Piacenza si è nuovamente rivolta al Governo per ottenere che venga sollecitamente intrapresa la costruzione del nuovo ponte sulla Trebbia ad uso esclusivo della ferrovia Piacenza-Alessandria, onde togliere gli inconvenienti, i pericoli, ed i danni che sono causati dal continuo passaggio dei treni sul ponte della strada provinciale.

><

Siamo informati che il Ministero dell'interno ha incaricato di far parte della Commissione che dovrà occuparsi dei nuovi studî relativi alla pulitura e disinfezione dei carri pel trasporto del bestiame, il sig. cav. Dottor Canalis, capo del laboratorio bacteriologico della Direzione della Sanità pubblica.

><

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno chiesto al Regio Ispettorato generale di essere autorizzate a modificare le disposizioni dell'articolo 68 delle vigenti tariffe in guisa che i recipienti vuoti, spediti a prender carico di glicerina greggia, siano ammessi a fruire dei vantaggi accordati dall'articolo medesimo.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo per il prolungamento del secondo binario nella stazione di Sommariva del Bosco (linea Carmagnola-Bra) e che l'esecuzione dei lavori relativi possa affidarsi alla Società predetta.

Il prefato Consiglio ha anche opinato che debba respingersi la domanda della Società anonima *Compagnia Centrale di costruzioni in Baume*, assuntrice della fornitura e collocamento in opera dei meccanismi fissi destinati all'armamento dei tronchi Romagnano-Borgosesia-Varallo, della ferrovia Novara-Varallo per esonero di multa, a causa di ritardata consegna del predetto materiale.

Il medesimo Consiglio ha poi dato il proprio avviso sull'applicazione della penalità per ritardato compimento dei lavori di costruzione del tronco Saponara-San Filippo, della ferrovia Messina-Patti-Cerda, eseguiti dall'Impresa Almagià. (Vedi *Notizie ferr. Ital.*).

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possano approvarsi i due seguenti progetti presentati dalla Società delle strade ferrate Meridionali esercente la rete Adriatica: 1° progetto dei lavori di prolungamento del secondo binario e rifacimento del piano caricatore e del magazzeno merci a piccola velocità nella stazione di Potenza Picena, sulla linea da Ancona a Foggia; 2° progetto dei lavori occorrenti all'impianto del servizio merci a piccola velocità nella fermata di Pentima, lungo la linea Castellamare Adriatico-Terni.

Il prefato Consesso ha inoltre ritenuto: *a*) che possa essere approvata l'attuazione della transazione stipulata dall'Amministrazione governativa colla Impresa Guglielmo Gloag appaltatrice dei lavori di costruzione del tronco Villa San Giovanni-Condoleo, della ferrovia Reggio-Castrocucco; *b*) che possa approvarsi la perizia della maggiore spesa di L. 736,339.65, occorrente per provvedere all'ultimazione del tronco da Sante Marie a Celano, nella linea da Roma a Solmona.

><

Allo scopo di agevolare i trasporti in ferrovia dei liquidi (mosto, vino, olio, ecc.) il cui commercio, specialmente in provenienza dalle provincie meridionali ha un'importanza considerevole, la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha ritenuto opportuna l'introduzione in servizio di appositi vagoni-serbatoi, come ne ha in uso la Società dell'Adriatico.

Prima però di provvedere all'acquisto di un certo numero di tali carri, la predetta Società vorrebbe fare studî speciali circa il tipo da adottarsi, nell'interesse di migliorare, se possibile, quelli finora in

uso su altre ferrovie. All' uopo essa ha pertanto chiesto al R. Ispettorato generale delle strade ferrate, di essere autorizzata a trattare con la Ditta Cirio per il nolo di due o tre carri del genere di che trattasi (e che la Ditta stessa possiede) onde fare alcuni esperimenti pratici, provandovi tutte quelle varianti che si riterranno convenienti.

><

Riceviamo le seguenti informazioni sui lavori di costruzione dei nuovi piroscafi per la navigazione sul Lago di Garda: — Il rimorchiatore *Garda* (piroscafo ad elice) potrà essere messo in acqua fra una ventina di giorni, per la esecuzione dei lavori di completamento e per la applicazione dei serramenti, rivestimenti ed addobbi interni; il piroscafo a ruote *Benaco*, ha compiuta l'ossatura e quasi ultimato il rivestimento dello scafo in lamiere di ferro, e trovansi già provvisti i materiali per i rivestimenti nonchè la caldaia ed i meccanismi del movimento.

I predetti due piroscafi potranno essere messi in servizio verso la fine di maggio. Il piroscafo salone a ruote *Agostino Depretis*, pel quale sono già provvisti i materiali metallici occorrenti per la sua costruzione e che verrà messo in lavoro dopo il varamento del *Benaco*, sarà compiuto entro l'agosto p. v.

><

In questa settimana sono pervenute alla Mediterranea le seguenti approvazioni di spese per lavori dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate:

L. 2,700 per impianto di una fermata al chilometro 241,458 della linea Taranto-Reggio;

L. 2,100 per chiusura della linea in prossimità di 21 passaggi a livello lungo il tronco Corigliano-Catanzaro;

L. 702 per applicazione di cassette disco fanale girevole agli scambi delle stazioni fra Sibari e Catanzaro;

L. 600 per impianto di un ufficio telegrafico in stazione di Borgio Verezzi.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici in sua adunanza del 15 corrente ha approvato:

1. Progetto per l'impianto di n. 4 bilancie a ponte nelle stazioni del 1° e 2° tronco della ferrovia Roma-Solmona:

2. Proposta di un binario indipendente fra la stazione di Treviso e la fermata di San Giuseppe, lungo la linea Belluno-Feltre-Treviso;

3. Progetto d'ampliamento della stazione di Mantova ed il riparto della relativa spesa;

4. Collaudo definitivo e la liquidazione dell' appalto Rizzi per la fornitura di materiale fisso per l'armamento della ferrovia Mantova-Legnago;

5. Collaudo della impresa Monico per la costruzione di cisterne per case cantoniere lungo i tronchi fra i klm. 15.950 e 29.500 delle ferrovie Viterbo-Attigliano:

6. Progetto di una ferrovia funicolare fra la città e la stazione di Orvieto, con che la massima velocità debba limitarsi a 6 chilometri per ora;

7. Collaudo dell'impresa Monico per lavori di consolidamento lungo il tronco fra le progressive 24,500 e 29.500 della ferrovia da Viterbo ad Attigliano;

8. Collaudo dell'impresa Monico per lavori all'argine stradale lungo il tronco della ferrovia Viterbo-Attigliano compreso fra le progressive 29.500 e 31.112;

9. Progetto per l'allacciamento della ferrovia, Udine-Cividale colla linea Portogruaro-Casarsa, nella stazione di Portogruaro;

10. Schema di contratto d'appalto per la fornitura di massicciata lungo la ferrovia Viterbo-Attigliano;

11. Collaudo dell'impresa Pasi per la costruzione della soprastruttura dei fabbricati lungo il tronco da Cervia al Rubicone della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

12. Progetto d'ampliamento della stazione di S. Benedetto lungo la ferrovia Ascoli-San Benedetto.

13. Domanda della Società delle ferrovie Sarde per passaggio a livello per le linee Silanus Tirso-Onniferi-Nuoro sulle strade Nazionali n. 82 e n. 90 (Sassari);

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. Preventivo di spesa di L. 5500 per l'impianto di una nuova piattaforma girevole del diametro di m. 4.50 sul quarto binario, in stazione di Sestri Ponente nella linea Genova-Ventimiglia;

2. Contratto colla ditta Valteroni Giuseppe di Roma, per la costruzione di muro di cinta nella linea da Ciampino a Frascati;

3. Progetto e preventivo della spesa occorrente per l'esecuzione di due magazzini per legname nelle officine dei Granili, con annessa officina tappezzieri e locale per motrice e caldaie. La spesa all' uopo preventivata ascende in totale a L. 168,000;

4. Progetto per il consolidamento della trincea Brindisi al chilometro 188,650 della linea Napoli-Metaponto, fra le stazioni di Vaglio e di Brindisi di Montagna. La spesa preventivata ammonta a L. 58,000;

5. Preventivo della spesa di L. 9000 occorrente per la ricostruzione di un tratto di piedritto nella galleria Zeffiro fra le stazioni di Bianconovo e di Brancaleone, nella linea da Taranto a Reggio;

6. Contratto colla ditta dell' Omo d'Arme Roberto di Pisa pei lavori di costruzione delle impalcature metalliche dei ponti lungo il tronco Pontegalera-Palo nella linea Roma-Pisa;

7. Preventivo di L. 11,000 occorrente per l'impianto di un apparecchio centrale di sicurezza Saxby e Farmer nella stazione telegrafica Sella lungo la linea Savona-Acqui-Bra;

8. Il contratto stipulato con la Società anonima metallurgica Tardy e Benech di Savona per la fornitura di 22 cassette di manovra speciali complete, occorrenti pel tronco di ferrovia Cuneo-Robilante;

9. Proposta per l'acquisto di un carrello trasbordatore, a vapore per uso della stazione di Roma-Termini, la cui spesa è preventivata in L. 23,575;

10. Contratto con la ditta Ferdinando Nelli di Viareggio, per la esecuzione di opere di difesa nello interesse della galleria del Fréjus.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione governativa:

1. Proposta per la costruzione di due cannelli porta sagome per la verifica della minima sezione libera delle linee comprese nella rete Adriatica, spesa occorrente L. 2000;

2. Proposta per la fornitura e messa in opere di mc. 1000 di ghiaia a vagone completo occorrenti per completare la sagoma della massicciata sul tronco da Cervia a Cesenatico della ferrovia complementare Ferrara-Ravenna-Rimini, spesa necessaria L. 12,100;

3. Proposta per l'ampliamento della casa cantoniera situata al chilometro 187,763 da Foggia della linea Foggia-Napoli, spesa preventivata L. 1250;

4. Proposta per la costruzione di 3 pozzi e 6 cisterne presso altrettante case cantoniere del tronco Cervaro-Pianerottolo, della linea Foggia-Napoli, spesa occorrente L. 11,310;

5. Progetto dei lavori di ampliamento e riordinamento della stazione di Treviso, spesa necessaria L. 364,000;

6. Proposta per l'applicazione di sonerie elettriche di controllo ai dischi girevoli di alcune stazioni del tronco da Roma a Cineto Romano, spesa necessaria L. 4780;

7. Proposta di prolungamento verso Foggia dei marciapiedi della stazione di Maddaloni, spesa occorrente L. 1520;

8. Proposta per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Pansura lungo la linea Portocivitanuova-Macerata-Albacina, spesa preventivata per l'esecuzione del progetto L. 31,000;

9. Nuova proposta per lavori di ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di S. Giovanni in Croce, nella linea Parma-Brescia;

10. Proposta per l'impianto di una piattaforma e di un tratto di binario nelle officine del materiale a Firenze.

11. Progetto per la costruzione di una tettoia metallica ed altri lavori nella sala fucinatori delle officine di Bologna. L. 42,900.

12. Progetto d'ampliamento della stazione di Portomaggiore in dipendenza dell'innesto della linea per Budrio e Bologna. L. 193.659 (vedi *Informazioni*).

Ferrovie della Sicilia. — La Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha presentato per l'approvazione al R. Ispettorato generale, il preventivo della spesa di L. 108,120 occorrente per dotare di apparecchi centrali di collegamento degli scambi e dei segnali a disco a distanza, le stazioni-bivi di Roccapalomba, Santa Caterina Xirbi, Bicocca e Aragona-Caldare.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — Leggesi nella *Riforma* di ieri: I deputati di Messina avevano aggiunto i loro voti a quelli della rappresentanza provinciale, perchè si affrettino i lavori del tronco ferroviario Messina-San Filippo e si appalti il rimanente della linea; con preferenza al tronco San Filippo-Barcellona.

Scrivendo all'on. Zuccaro, l'on. Ministro dei Lavori pubblici ha assicurato che non mancherà d'interporre i più stringenti uffici, perchè il costruttore sia chiamato alla più stretta osservanza dei suoi doveri, cosicchè i voti espressi dalla provincia di Messina possano essere soddisfatti nel più breve tempo possibile.

Aggiunge che fra pochi giorni verrà indetta la pruova della licitazione per la costruzione della rimanente parte della Messina-Cerda, e sarà provveduto perchè il tronco S. Filippo-Barcellona possa essere ultimato prima di ogni altro ed in breve spazio di tempo.

Appalti di nuove ferrovie. — Il Consiglio di Stato, avendo approvato il capitolato per l'asta dei varii tronchi della Eboli-Reggio e della Messina-Cerda, il Ministero dei Lavori pubblici ha bandita la licitazione dei primi sei tronchi della Eboli Reggio pel 23 aprile.

Le Imprese italiane ed estere chiamate per questa licitazione privata sono quindici. Durante due mesi saranno, in un locale del Ministero, visibili i progetti di dettaglio, onde poter essere esaminati e studiati dalle Imprese invitate all'asta.

Qualche giornale ha pubblicato il nome di alcune Imprese concorrenti. Noi crediamo di tenerci in riserva al riguardo, constandoci che l'on. Ministro ha vietato sino ad ora che si faccia una tale comunicazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chil.) nello scorso mese di gennaio fu il seguente: Passeggieri trasportati 61,000 (1887 gennaio: 58,463), introito franchi 177,500 (fr. 152,250.32); bagagli e cadaveri, tonn. 190 (tonn. 189), introito fr. 16,800 (fr. 17,895.82); animali, capi 1485 (capi 1260), introito fr. 10,700 (fr. 6,202.85); merce trasportata tonn. 53,600 (tonn. 47,976), introito fr. 540,000 (franchi 524,091.15). Introito complessivo fr. 745,000 (fr. 700,440.14), ossia fr. 2800.75 (fr. 2633.23) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state durante il passato mese di gennaio di franchi 399,000 (1887, gennaio: fr. 370,065.09), ossia di fr. 1466.16 (fr. 1391.22) in media per chilom., il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di franchi 355,000 (fr. 330,375.05).

Ferrovie Tedesche. — Il progetto di legge testè presentato al Parlamento prussiano per la costruzione delle ferrovie complementari, comprende la costruzione di 19 nuove linee, il riscatto di 2 linee nella Turingia, il collocamento di un secondo binario lungo oltre 7 linee, il restauro di 16 linee, l'acquisto di materiale rotabile, ecc.

La spesa presunta, esclusa quella per il riscatto delle due linee ferroviarie della Turingia, è di marchi 111.557,000, ripartita come in appresso:

Nuove linee,	Marchi	67,558,000
Collocamento di binario	»	3,697,000
Acquisto di materiale	»	17,646,000
Restauri a linee esistenti	»	22,656,000
	Totale, marchi	111,557.000

Ferrovia Transcaspiana. — I lavori della ferrovia attraverso l'Asia Centrale procedono alacremente. Le rotaie sono già ora collocate fin molto al di là del fiume Amou-Daria ed il 7 corrente venne aperto il servizio dei treni fino ad Hodja-Dovlet, seconda stazione dopo il fiume.

Intanto fin dal 6 gennaio si inaugurava a Tschardschui il grande ponte sull'Amou-Daria, cioè sull'Ocso. Questo ponte, che congiunge la ferrovia, che parte da Uzun-Ada sul Caspio e mette capo a Samarkand, era uno dei problemi più difficili della ingegneria moderna; e il suo artefice fu il generale russo Amenkoff. Ciò che dieci anni addietro si credeva impossibile, ora è compiuto.

Ferrovie Giapponesi. — Fu aperta all'esercizio la intera linea da Tokio e Sendaï al porto di Shiogama nella baia di Sendaï. Questa ferrovia misura complessivamente circa 224 miglia e mezzo e fu costrutta in quattro tronchi. Il primo tronco fu aperto nel luglio 1885; il secondo nel dicembre 1886; il terzo, quello di Kori Yama-Sendaï, nel luglio 1887, il quarto, quello di Sendaï-Shiogama, addì 15 dicembre 1887.

Notizie Diverse

L'illuminazione della stazione di Chiasso. — La Direzione della ferrovia del Gottardo, a cui appartiene la stazione di Chiasso, pure in servizio comune colle Amministrazioni della Mediterranea e della Adriatica, ha presentato a queste due Società un concreto progetto per l'illuminazione elettrica della stazione medesima.

Il nuovo sistema di illuminazione proposto riuscirà utilissimo nella stazione internazionale di Chiasso, dove il movi-

mento, la scomposizione e la composizione dei treni continuano sempre attivissimi per tutta la notte.

Locomotiva a ruote poligonali. — La Società Hinkley di Boston ha costruito una locomotiva che presenta certe particolarità, la più curiosa delle quali è la forma data alle ruote motrici. Queste ruote, che hanno un diametro di metri 1,70, sono munite di una faccia poligonale, che presenta 105 faccette, di cui ciascuna ha circa 5 centimetri di lunghezza.

L'inventore si è proposto di impedire gli inconvenienti derivanti dalle rotaie troppo liscie. La *Railroad Gazzette*, che dà queste informazioni, fa notare tuttavia che è molto dubbioso che si aumenti così l'aderenza, e che questo mezzo, nocivo alla durata delle rotaie e alla regolarità dei movimenti della locomotiva, deve essere considerato come avente esso pure molti inconvenienti.

Ferrovia portatile. — I signori Krauss e C.i di Monaco hanno costruita una locomotiva di piccolissime dimensioni, un vagoncino e un chilometro di *ferrovia portatile* per il Re dei Belgi, che vuole farne dono al Sultano del Marocco.

Il tutto sarà sbarcato al porto Magador e spedito, a dorso di camelli, fino alla capitale.

Si capisce dunque che i pezzi non debbono oltrepassare un certo peso. La strada è del sistema Decauville, larga 60 cm., le rotaie pesano 6 chilogrammi al metro lineare e una lunghezza di via di 5 metri non pesa che 80 chilogrammi.

I pezzi più voluminosi, come la caldaia, non pesano che 300 chilogrammi. il vagone può contenere dodici persone.

La locomotiva sviluppa una forza di circa 4 cavalli e, a mezzo carico, raggiunge la velocità di oltre 14 chilometri all'ora.

È una locomotiva-tender a 4 ruote, e, per riunire la leggerezza alla solidità, si è impiegato, per quanto è stato possibile, nella costruzione, il bronzo fosforoso e l'acciaio.

Il combustibile impiegato dovendo essere il legno, il focolare è relativamente grande.

Nuovo sistema di gru per carboni. — Apprendiamo dall'*Ironmonger* che i signori William Tomas Lawis e l'ingegnere Hunter brevettarono e posero in esecuzione la scorsa settimana in Cardiff un nuovo sistema di gru per sollevare i carboni, sistema destinato a portare rivoluzione in quello sin ora seguito per caricare i medesimi.

Dette gru sollevano in una sol volta dieci tonnellate di carbone e lo depositano senza romperlo nella stiva del piroscafo. Un grandissimo vapore fu caricato la scorsa settimana per mezzo di due sole gru nello spazio di 60 ore. Il carico effettuato era di 6000 tonnellate. Due di queste gru trasbordarono da uno ad un altro piroscafo 200 tonnellate di carbone in 25 minuti.

Un così rapido sistema di caricazione del carbone è senza precedenti e darà il primato alla città di Cardiff quale porto principale pel caricamento dei carboni.

Nuova macchina per livellare. — Lo stesso giornale annunzia che il signor J. W. Bretton di Cleveland negli Stati Uniti, brevettò una nuova macchina per livellare i metalli in foglio.

Gli esperimenti dell'apparato furono fatti in presenza di lord Armstrong, ed il risultato fu straordinariamente soddisfacente.

Col nuovo apparecchio invece di ottenere foglie di metallo approssimativamente liscie, si ottengono fogle di metallo assolutamente liscie alla superficie.

La macchina pesa cinque tonnellate ed è messa in moto da una piccolissima pressione di vapore. Un solo uomo può ottenere per mezzo di questo apparecchio, in un giorno, da 5 a 8 tonnellate di foglie di metallo livellate.

Tale invenzione ebbe un immediato successo negli Stati Uniti, e gli industriali di Londra, Bristol e Wolverhampton, hanno fatto numerosi acquisti di tale macchina.

Comunicazioni telegrafiche e telefoniche. — Si annunzia la posa di un cavo telegrafico sottomarino tra Curaçao e La Guayra ed il progetto di allacciare con un nuovo cordone telegrafico, attraverso la Manica, la Francia alla Gran Bretagna, in vista di stabilire una comunicazione telefonica tra Parigi e Londra.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			18 Febbraio	Febbraio 25
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 794	796
»	»	Mediterranee	» 608	606 50
»	»	Sicule	» —	522
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	287
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 542	542
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara-Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
»	»	» 2ª emiss.	» 310	310
»	»	Centrale Toscana	» 522	522
»	»	Meridionali	» 323	323
»	»	Sarde, serie *A*	» 316,50	317,50
»	»	» serie *B*	» 313,50	313
»	»	» 1879	» 318	318
»	»	Pontebba	» 475	475
»	»	Nord-Milano	» 264	265
»	»	Meridionali Austriache	» 294	295

CONVOCAZIONI

Banca Tiberina. — Pel 7 marzo, alle ore 1 pom., è convocata l'Assemblea generale degli Azionisti nella Sala della Borsa in Torino.

Tramwia a Vapore da Pinerolo a Perosa Argentina. — I signori Azionisti sono convocati in Assemblea generale ordinaria pell' 11 marzo, alle ore 3 pom. negli Uffici della Società in Pinerolo.

Società Italiana per il Gaz. — Assemblea generale ordinaria pel 14 marzo, ore 1 pom., negli Uffici della Società in Torino. (Vedi pagine *Annunzi*).

Strada Ferrata Centrale Tramwie del Canavese. — Pel 17 marzo alle ore 3 pom., nei locali del Banco Sconto e Sete in Torino, sono convocati in Assemblea generale ordinaria i signori Azionisti.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Assemblea generale degli Azionisti per le ore 3 pom., del 22 marzo, nella Sede della Compagnia in Roma.

Ferrovia Suzzara-Ferrara. — I signori Azionisti sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel 25 marzo, alle ore 2 pom., negli Uffici sociali in Milano.

Banca Nazionale nel Regno d' Italia. — È convocata l'Assemblea generale degli Azionisti pel 26 marzo alle ore 12 meridiane nel Palazzo della Banca in Genova.

Ferrovia Alessandria-Acqui. — Assemblea generale ordinaria degli Azionisti pel 29 marzo, ore 2 pom., in Firenze, via Bufalini, 35.

Ferrovia Torreberretti-Gravellone. — Assemblea generale ordinaria pel 29 marzo, ore 11 ant., in Firenze, via Bufalini, 35.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Società di Monteponi in Torino. — Il 10 febbraio, ebbe luogo l'Estrazione di N. 3 Serie di Obbligazioni determinanti il rimborso sia nella Categoria *A* che nella *B*.

Serie estratte

56 27 59

rimborsabili dal 1.o aprile p. v.

Banco di Sconto e di Sete in Torino. — Dietro domanda sarà anticipato agli Azionisti il pagamento del secondo dividendo di L. 14 scadente il 1.o luglio p. v.

VERSAMENTI

Banca Tiberina. — Il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato la chiamata dei seguenti versamenti sulle Azioni di nuova emissione, da eseguirsi in Torino presso la Sede Centrale, ed in Roma presso la rappresentanza della Banca

Il 6.o dal 20 al 25 gennaio 1888 — il 7.o dal 20 al 25 febbraio 1888 — l'8.o dal 20 al 25 marzo 1888 — il 9.o dal 20 al 25 aprile 1888 — il 10.o dal 20 al 25 maggio 1888.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le

INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (29 febbraio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto sessennale del mantenimento della strada provinciale di Roma (1.o tratto 3.o tronco) dallo Spartimento a Capua (metri 7378). Importo annuo lire 8240. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 13 marzo, ore 12 merid.

Id. id. (29 febbraio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto sessennale del mantenimento della strada provinciale di Roma (1.o tratto 2.o tronco) dal basolato di Anversa allo Spartimento (metri 8130). Importo annuo L. 19000. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 13 marzo, ore 12 merid.

Municipio di Roma (1.o marzo, ore 2 pom., fatali). — Appalto dei lavori per la sistemazione dell'Orto botanico nella villa già Corsini. Importo ridotto L. 52.540. (Vedi n. 4 del *Monitore*).

Municipio di Bari (2 marzo, ore 10 ant., fatali. -- Appalto dei lavori occorrenti alla riduzione dei locali dell'ex Liceo Cirillo ad Ospedale consortile in Bari. Importo ridotto lire 41.009. (Vedi n. 4 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart., (*Spezia*) (2 marzo, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto per la fornitura di una barca a vapore a scafo di legno con relativo apparato motore ed oggetti di complemento ed allestimento. Importo L. 21.000. Cauzione L. 2100.

Prefettura di Lucca (3 marzo, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori pel prolungamento dell'argine destro del Serchio fra gli sbocchi della Freddanella e della Cerchia e pel rialzamento dell'argine sinistro del torrente Cerchia. Importo L. 41,610. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 160 giorni)

Municipio di Voghera (5 marzo, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di una Caserma per uno squadrone di cavalleria. Importo L. 135,610.80. Cauzione provvisoria L. 7500. Cauzione definitiva L. 15000.

Genio Militare, Direzione straordinaria di Spezia pei lavori della R. Marina (6 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di copertura di un tratto della Via Morosini nel Regio Arsenale Marittimo di Spezia, in parte con lamiere di ferro zincate ed ondulate, in parte con lastre di vetro, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 24.30 0[0 su L. 78.000. (V. n. 5 del *Monitore*).

Prefettura di Livorno (7 marzo, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto della manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali delle provincie Toscane dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1890. Importo L. 76,235.96. Cauzione provvisoria L. 5000. Fatali a destinarsi.

Città di Torino (7 marzo, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un braccio di porticato con sotterranei e di cripte nella 5.a ampliazione del Camposanto primitivo. Importo L. 100.000. Cauzione provvisoria L. 10.000. Deposito per spese L. 2000. Fatali 23 marzo, ore 11 ant.

Prefettura di Genova (8 marzo, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto pei lavori di manutenzione del Porto di Corte a Santa Margherita Ligure. Importo L. 57,577.79 oltre L. 5422.21 a disposizione dell'amministrazione. Cauzione provvisoria lire 6000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Id. id. (8 marzo, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria Lerici S. Terenzo che dal Canaletto di Bottri mette alla Piazza della Libertà di S. Terenzo (metri 1183). Importo L. 93,200. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva L. 10.000. Lavori ultimati in 4 anni. Fatali a giorni 15.

Città di Genova (8 marzo, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori per l'apertura di strada da Via Corsica alle Mura San Giacomo in Carignano. Importo L. 170,000. Cauzione lire 17.000. Deposito per spese L. 5200. Fatali 23 marzo, ore 12 meridiane.

Municipio di Barletta (9 marzo, ore 11 ant., definitivo). — Appalto della sistemazione della via Nazaret con la costruzione del sottoposto condotto prolungandosi per via Cialdini e per quella della Marina sino a raggiungere il condotto sotto il vicoletto tra il Giardino del Monte di Pietà ed il quartiere del Carmine. Importo ridotto L. 40,336.48. (V. n. 1 e 4 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Novara (10 marzo, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto per la manutenzione novennale, dal 1.o luglio 1888, del 2.o tronco della strada nazionale n. 20 detta del Sempione compreso fra la spalla destra del ponte sul Toce alla Masone ed il confine svizzero (Vallese) (metri 32,562.65) esclusa la traversata di Domodossola (metri 821.20). Importo annuo L. 37,583.94. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva mezza annata. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Napoli (12 marzo, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione del 1.o incanto). — Vendita di diversi materiali fuori uso di pertinenza dello Stato esistenti nelle officine di Pietrarsa e dei Granili in Napoli, cioè: Pezzi di macchine, macchine, caldaie ed attrezzi diversi; metalli diversi da rifondere e ferro vecchio, modelli in metallo ed in legname, legname in pezzi piccoli di ritaglio e materiali diversi, chilogrammi 800,000.00. Prezzo unitario L. 0,05. Imp. L. 40,000.00. Cauzione L. 8,000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Modena. (15 marzo, ore 12 merid., fatali) — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'apertura e sistemazione del canale diversivo delle acque alte modenesi scorrenti in Burana, dalla sezione 259 sull'esistente Canaletto Bagnoli, fino a metri 120 inferiormente alla sezione 388 ossia all'imbocco della chiavica emissaria in cavamento presso Santa Bianca. Importo ridotto L. 654,075 (V. n. 2 e 6 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera di Ponti e Viadotti metallici pei tronchi della linea Roccasecca-Avezzano per conto dell'Impresa G. Martire.

NB. Negli avvisi pubblicati nei N. 3, 4, 5 e 6 di questo giornale, per gli appalti assunti dall'*Impresa Industriale Italiana*, rettifichiamo che detti Appalti sono per conto della **Società Italiana delle Strade Ferrate secondarie della Sardegna.**

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 11 *al* 20 *Febbraio* 1888.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio – Rete principale	4050		4027			
» secondaria	531	4581	423	4450	131	—
Media in esercizio		4565		4399	166	—
Viaggiatori	1,128,140.11		1097,200 65		30,939.46	—
Bagagli e Cani	60,709.98		58,713 48		1,996 50	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	290.384.59		285,640.37		4,744.22	—
Merci a P. V.	1,461,731 50		1,461,667.92		63.58	—
(2) TOTALE	2,940,966.18		2,903,222.42		37,743.76	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 20 *Febbraio* 1888.

Viaggiatori	29,949,290.89	28,005,914.78	1,943,376.11	—
Bagagli e Cani	1,466.677.!9	1,322,426.02	144,251.97	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	7,461,930.77	6,824,528 12	636,502.65	—
Merci a P. V.	37,505,480.55	34,501,728.45	3,003,752.10	—
(2) TOTALE	76,382,480.20	70,654,597.37	5,727,882.83	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	645.66	656.24	— —	10,58
riassuntivo	16,828.04	16,157.01	671 03	— —

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 11 *al* 20 *Febbraio* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44
Viaggiatori	3,756.90	13,881 55	933.90	2,565 40	1,014.35	3,482.95
Bagagli	40.50	280 25	20.95	18.40	9 05	66.75
Merci G. V.	599.15	1,021 85	78 25	261 65	254.40	166.45
Id. P. V. A.	11.95	999.60	» .	5.90	»	88 30
Id. P. V.	3,265.65	3,224.[illegible]0	586 30	2,357 90	2,146.45	573 70
Totali	7,671.15	19,1[illegible]2.75	1,6[illegible]9 40	5,209.25	3,424.25	4.378.15

	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massalombarda da Porto-Maggiore
	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori	971.60	3,209.80	5,209.10	1,451.45	977.00	4,643.55
Bagagli	0.95	6.15	33.55	12.[illegible]0	29 00	35.95
Merci G. V.	3.95	89 90	185 10	48 50	»	62.65
Id. P. V. A.	»	.	.	38.70	»	10.55
Id. P. V.	432.00	104.85	835.80	625.30	»	321.20
Totali	1,411.50	3,410.70	6,263.55	2,176.25	1,006 00	5,073.90

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

4ª Decade — Dal 1° al 10 febbraio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	813.825 98	38.714 39	307.022 45	1.190.008 65	29.595 35	2.379.166 85	3.980 00	597 78
1887	756.007 10	36.014 06	218.560 40	1.162.852 24	28.222 33	2.231 666 13	3.980 00	560 72
Differenze nel 1888	+ 57.818 88	+ 2 700 33	+ 58.462 05	+ 27.146 44	+ 1.373 02	+ 147 500 72	»	+ 37 06
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	3.235 739 31	159,956 04	1.288.383 76	4.813.505 85	136,640 75	9.634.227 51	3.980 00	2.420 66
1887	3 024.840 64	130.911 36	1 074.871 27	4.479 520 48	114,379 68	8.824.523 43	3.980 00	2.217 22
Differenze nel 1888	+ 210.898 67	+ 29.045 48	+ 213.512 49	+ 333.986 37	+ 22.261 07	+ 809.704 08	»	+ 203 44

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	40.896 15	1 015 70	6.257 75	41.619 75	1.434 90	91,274 25	805 00	113 38
1887	31,931 30	581 85	3.359 33	25.312 38	702 89	61.887 75	701 00	88 28
Differenze nel 1888	+ 8 964 85	+ 433 85	+ 2.898 42	+ 16.307 37	+ 732 01	+ 29.386 50	+ 104 00	+ 25 10
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	152.298 75	3 439 62	19.891 81	146 216 79	4 923 90	326.773 87	805 00	405 93
1887	120.670 90	1,975 96	13.339 16	96.900 53	3.530 34	236.416 89	697 49	334 65
Differenze nel 1888	+ 31.627 85	+ 1.463 66	+ 6.555 65	+ 49.316 26	+ 1.393 56	+ 90.356 98	+ 107 51	+ 71 28

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1888	1887	*Differenze* nel 1888	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	1.663 45	1.520 10	+ 146 35	5.931 45	5.459 20	+ 472 25
Merci	602 35	519 80	+ 82 55	2.370 50	2.156 25	+ 214 25
Introiti diversi	102 10	86 95	+ 15 15	373 15	384 65	— 11 50
TOTALI	2.370 90	2.126 85	+ 241 05	8.675 10	8.000 10	+ 675 00

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

22ª Decade — Dal 1° al 10 febbraio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilometri esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	103.796 66	1.863 31	6.033 64	120 079 54	1.996 47	233.769 62	606 00	385 76
1887	108 596 48	2 449 25	8 761 87	107.792 03	2.180 83	229.780 46	606 00	379 18
Differenza nel 1888	— 4.799 82	— 585 91	— 2.728 23	+ 12.287 51	— 184 36	+ 3.989 16	»	+ 6 58
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 FEBBRAIO				
1887-88	1.958 300 84	39.937 33	256.185 57	2.298.045 86	44.139 48	4.596 609 08	606 00	7.585 16
1886-87	2.470.352 52	51.853 82	249.773 30	2.452 500 72	49 792 20	5.274.272 56	606 00	8 703 42
Differenza nel 1888	— 512.051 68	— 11.916 49	+ 6.412 27	— 154.454 86	— 5.652 72	— 677 663 48	»	— 1.118 26

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilometri esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	4 836 60	38 57	112 49	1.741 18	41 40	6 850 24	64 00	107 03
1887	2.813 00	33 50	60 88	579 68	37 10	3,624 16	31 00	113 68
Differenza nel 1888	+ 2.023 60	+ 55 07	+ 81 61	+ 1.161 50	+ 4 30	+ 3.226 08	+ 33 00	— 6 65
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 FEBBRAIO				
1887-88	84 838 34	1.252 75	8.519 31	24.315 98	780 97	119.767 35	64 00	1.871 36
1886-87	73.818 58	814 35	2.004 49	5.919 89	956 80	83.544 11	31 00	2.694 97
Differenza nel 1888	+ 11 019 76	+ 438 40	+ 6 514 82	+ 18.396 09	— 175 83	+ 36.223 24	+ 33 00	— 823 61

ANNUNZI

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1831
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici . . 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Resegigna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Anaclerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Mozico . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . . 24
Id. sul Leggiadrezze, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto Brindisi, impresa Cosentino 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Camogli . 14
Id. presso Terni, impresa Canturini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre Portogruaro (2 a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto Brindisi, impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli . . . 51
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Tegiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marcecca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul Tevere, impresa Zachokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
9 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 170
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 110
2 ponti sul *Celone* ecc imp. Caputo e C. 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2451 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali m. 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania o Messina, ferr Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 1070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 500
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 200
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 492
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli . . 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia . 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. More lo 187
Tettoia staz di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz di Castellam., ferr. Merid. 690
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 51
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati Ricciardi . . . 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Candeletto, S le, Pescara, Rio Geni', Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 146870
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m.l. 240,30
Dalla stazione al porto di Cast llammare 2070,15
Per la stazione di Cagli ri . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omegeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di S sel o, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1155 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, sterche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde.*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale L. 3,000,000 — Versato L. 2.750,000

MARCA DI FABBRICA

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMEMBUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO VITTORIO, OZZANO PRESSO CASAL MONFERRATO, SENIGALLIA, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland; di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acque e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre 1,000,000 di quintali - Forza motrice 1000 cavalli-vapore.

La Societá garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la Marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

SOCIETÀ ANONIMA

CAPITALE VERSATO L. *3.500.000.*

Torino - Pavia - Bergamo

Sede Sociale – Torino, Piazza S. Carlo, 5.

Prima Pubblicazione.

Gli Azionisti sono convocati in Assemblea Generale ordinaria per il giorno 14 marzo 1888 all'ora una pomeridiana negli Uffici della Società in Torino, Piazza S. Carlo, 5, per deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione.
2° Relazione dei Sindaci
3° Presentazione ed approvazione del Bilancio dell'esercizio 1887 e determinazione del dividendo.
4° Vendita terreno.
5° Nomina di tre Membri del Consiglio, scadenti d'Ufficio a tenore dell'Art. 13 degli Statuti.
6° Nomina di tre Sindaci e due supplementi a termine dell'Art. 154 del Codice di Commercio.

NB. Il deposito delle Azioni, non nominative di cui all'art. 7 dello Statuto Sociale, deve essere effettuato non più tardi delle ore 4 pomerid. del giorno 13 marzo 1888, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, Via Ospedale, 24.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

AUG. COURTIAL

TORINO — Viale Stupinigi 3, (Cavalcavia Via Nizza)

FNDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

PONTI E TETTOIE IN FERRO

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMWIE

ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA

GRU FISSE E SCORREVOLI

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.

TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO

ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO

Premiato all'Esposizione di Torino 1884.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI. Sabato, 3 Marzo 1888 NUM. 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

PROVVEDIMENTI

PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Martedì scorso, 28 febbraio, fu distribuito alla Camera dei Deputati il progetto di legge presentato nella seduta del 2 detto mese dall'on. Saracco, di concerto coll'on. Magliani, sulle *Ferrovie Complementari:* al progetto è annessa la Convenzione colla Società delle Ferrovie Meridionali.

Pubblichiamo qui appresso il testo, tanto del *Progetto di legge,* quanto della annesssa *Convenzione,* riservandoci di riferire, in prossimi numeri, la lunga ed importante *Relazione* dell'on. Ministro dei Lavori pubblici nella quale egli ha esposte e chiarite le sue idee sul grave problema ferroviario.

PROGETTO DI LEGGE

Art. 1. È approvata l'unita Convenzione in data 18 gennaio 1888 stipulata fra il ministro dei Lavori pubblici e quello delle finanze, *interim* del Tesoro, da una parte, e la Società italiana delle strade ferrate Meridionali dall'altra, per la costruzione e per l'esercizio delle linee complementari Lecco-Colico, Rocchetta-Melfi Potenza, Rocchetta-Melfi-Gioia del Colle, Solmona Isernia, Barletta-Spinazzola, e per l'esercizio del tronco Candela-Rocchetta-Melfi.

Art. 2. È data facoltà al governo del Re di stipulare gli accordi con la Società medesima per la costruzione e l'esercizio del tronco Isernia-Campobasso, che forma parte e complemento della linea ferroviaria Solmona-Isernia-Campobasso.

Art. 3. Il governo del Re può stipulare a licitazioni private, udito il Consiglio di Stato, i contratti per la costruzione delle linee ferroviarie seguenti:

a) Dalla Marina di Catanzaro allo stretto Veraldi, per Catanzaro (tronco Catanzaro-Sala a Santa Eufemia);
b) Siracusa-Licata (tronco Noto-Terranova);
c) Genova-Ovada-Asti;
d) Piombino Cornia;
e) Velletri-Terracina;
f) Sparanise-Carinola Gaeta;
g) Ponte Santa Venere-Avellino;
h) Valsavoia-Caltagirone (tronco Militello-Caltagirone);
i) Sant'Arcangelo-Fabriano;
k) Casarsa-Spilibergo-Gemona;
l) Cuneo-Saluzzo.

Art. 4. Le linee indicate nel precedente articolo saranno compiute nel termine di otto anni, e la distribuzione dei lavori sarà fatta nella identica misura annuale.

Fino ad opera compiuta e definitivamente collaudata, sull'importo dei lavori eseguiti e regolarmente accertati in fine di ciascun semestre, sarà corrisposto agli accollatari l'annuo interesse a decorrere dal giorno dell'avvenuto accertamento dei lavori.

Il pagamento dell'importo totale dei lavori, con l'aggiunta degli interessi scalari, sarà eseguito mediante annualità consecutive ed uguali in numero non minore di trenta.

Art. 5. Il reintegro ai fondi assegnati a varie linee ferroviarie, fissato nel 1887 88 coll'art. 2 della legge 24 luglio 1887, N. 4785, è rimandato ai venturi esercizi, e la relativa quota di L. 30,000,000 attribuita al bilancio 1887-1888 passerà a carico dell'esercizio 1889-90.

Una prima somma di quindici milioni verrà prelevata da questo fondo ed applicata alla costruzione delle linee decretate colle leggi del luglio 1879 n. 5002 e 5 luglio 1882 n. 875, non contemplate dagli art. 1, 2 e 3.

Con legge speciale da presentarsi al Parlamento entro la ventura Sessione, sarà ripartita in otto esercizi, a cominciare dal 1889-90, distintamente per ciascuna linea, la spesa per la costruzione delle linee indicate nel paragrafo precedente.

CONVENZIONE

per la costruzione e per l'esercizio delle linee complementari Lecco-Colico, Rocchetta Melfi-Potenza, Rocchetta Melfi-Gioia del Colle, Solmona-Isernia, Barletta-Spinazzola, e per l'esercizio del tronco Candela-Rocchetta Melfi.

Fra: — S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, comm. GIUSEPPE SARACCO e S. E. il Ministro delle Finanze e Ministro *per interim* del Tesoro, comm. AGOSTINO MAGLIANI, contraenti in nome dello Stato; ed il comm. SECONDO BORGNINI, direttore generale della Società italiana per le strade ferrate Meridionali, contraente in nome della Società medesima, come da delegazione conferitagli alla stipulazione del presente atto, con deliberazione del Consiglio di Amministrazione di detta Società in data 22 Dicembre 1887 — si è addivenuto alla seguente convenzione:

Art. 1. È accordata alla Società Italiana per le strade ferrate Meridionali la concessione della costruzione e dell'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate: 1. Una linea da Lecco a Colico; — 2. Una linea da Rocchetta Melfi a Potenza, per Melfi e Rionero; — 3. Una linea da Rocchetta Melfi a Gioia del Colle, per Venosa ed Altamura; — 4. Una linea da Solmona ad Isernia; — 5. Una linea da Barletta a Spinazzola.

Art. 2. L'armamento delle linee in rotaie e minuto materiale, (escluse le traverse) sarà provveduto gratuitamente dal Governo, nelle quantità che dalla Società verranno richieste per l'armamento di tutte le linee e di tutti i binari delle stazioni, nei limiti delle quantità risultanti dai progetti approvati.

Detto materiale sarà consegnato entro sei mesi dalla richiesta della Società, sui vagoni della ferrovia alla stazione di Milano per la linea Lecco-Colico, ed alla stazione di Terni per tutte le altre linee.

Le espropriazioni stabili per la sede stradale e sue dipendenze, il corpo stradale, le opere d' arte, gallerie, ecc., da effettuarsi per le linee di che alla presente convenzione, saranno eseguite per un solo binario, salvo il tronco comune alle due linee Rocchetta-Gioia e Barletta-Spinazzola, che sarà costruito a doppio binario, e salvo quanto è disposto all' art. 9 per le maggiori opere che fossero richieste dal Governo per il tronco della linea da Rocchetta a Potenza, eventualmente comune alla linea Rocchetta-Avellino.

Art. 3. Salve le condizioni, di cui al paragrafo *C)* dell'art. 10, la lunghezza fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme delle linee, di cui la Società assume la costruzione, resta approssimativamente fissata come appresso:

1.	Linea Lecco-Colico	m.	39,000
2.	» Rocchetta Melfi-Potenza	»	67,600
3.	» Rocchetta Melfi-Gioia del Colle	»	138,400
4.	» Solmona-Isernia	»	128,100
5.	» Barletta-Spinazzola	»	63,600
	TOTALE	m.	436,700

Art. 4. I termini per dare eseguite ed armate le linee, in modo da poter essere aperte con regolarità e sicurezza dell' esercizio, sono stabiliti come appresso, con decorrenza dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione dei rispettivi piani e tracciati di esecuzione: — 2 anni per il tronco: Rocchetta Melfi-Rapolla; — 3 anni per i tronchi: Rocchetta Melfi-Rionero, Rapolla-Gioia del Colle e Solmona-Canzano; — 4 anni per il tronco: Lecco-Lierna; — 6 anni per il tronco: Lierna-Colico; — 8 anni per i tronchi: Rionero-Potenza e Canzano-Isernia.

Per la linea Barletta-Spinazzola il termine è stabilito in anni 3, con decorrenza dalla data di apertura all'esercizio della linea Rocchetta-Gioia, salva quell'anticipazione che il Governo ritenesse opportuno di prescrivere nella decorrenza suddetta, dopo comunicata alla Società l' approvazione dei piani e tracciati di esecuzione.

Art. 5. Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche delle costruzioni, la Società dovrà osservare le seguenti modalità:

a) larghezza della piattaforma stradale, metri 5;

b) altezza della massicciata, centimetri 45;

c) larghezza della massicciata al piano superiore delle rotaie, 3 metri, e 4 metri e centim. 10 a livello della piattaforma stradale;

d) dimensione delle traverse, metri 2 e centim. 60 di lunghezza, centimetri 24 di larghezza, centimetri 14 di altezza;

e) armamento a giunto sospeso, con rotaie di acciaio del peso di 36 chilogrammi a metro lineare, e della lunghezza di metri 12, e con minuto materiale metallico del peso di circa 10 tonnellate per chilometro effettivo di binario;

f) larghezza libera delle opere d'arte fra i parapetti, 4 metri e 50 centimetri;

g) larghezza minima delle gallerie al livello delle rotaie, 4 metri e 20 centimetri;

h) altezza dal piano delle rotaie all' intradosso del volto nelle gallerie, 5 metri e 50 centimetri;

i) nicchie da una sola parte, a distanza di trenta metri, con marciapiedi dalla parte delle nicchie;

k) le modalità in genere del corpo stradale, delle gallerie e delle opere d'arte minori, saranno conformi ai moduli già presentati col progetto della linea Ponte Santa Venere-Potenza;

l) le curve e le pendenze staranno nei limiti seguenti: per la linea Lecco-Colico; raggio minimo, trecento metri, pendenza massima, dieci per mille; — per la linea Rocchetta Melfi-Gioia; raggio minimo duecentocinquanta metri, pendenza massima, 15 per mille; — per le linee Rocchetta Melfi-Potenza e Solmona-Isernia; raggio minimo, duecentocinquanta metri, pendenza massima, ventotto per mille; — per la linea Barletta-Spinazzola: raggio minimo, duecentocinquanta metri, pendenza massima, quindici per mille, con facoltà alla Società di portarla al venti per mille tra Canosa e Spinazzola.

Art. 6. La Società si riserva di presentare i progetti definitivi di esecuzione entro un anno dalla data della Legge, con cui verrà sanzionata la presente Convenzione per le linee Lecco-Colico, Rocchetta Melfi-Potenza, Rocchetta Melfi-Gioia del Colle e Solmona-Isernia, e dentro due anni dalla stessa data per la linea Barletta-Spinazzola. Detti progetti comprenderanno i piani nella scala da uno a duemila, ed i profili longitudinali nella scala da uno a duemila per le lunghezze, e da uno a duecento per le altezze, con indicazione della natura, della posizione e della distribuzione degli edifizî, delle opere accessorie, deviazioni di strade, case cantoniere, passi a livello, e delle stazioni lungo le linee.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle stazioni, come per gli edifizî principali lungo le linee e per i ponti che avranno una luce maggiore di dieci metri, dovranno presentarsi all'approvazione del Governo i relativi progetti particolareggiati prima di incominciarne l'esecuzione.

Art. 7. Salva l'approvazione preventiva del Governo, la Società potrà introdurre in qualunque stadio delle costruzioni le varianti ai progetti approvati, le quali, nel limite delle modalità generali fissate dalla presente convenzione, avessero per oggetto di migliorare le condizioni della costruzione o dell'esercizio delle nuove linee.

Degli eventuali allungamenti di tracciato derivabili da tali varianti sarà tenuto conto per l' applicazione della sovvenzione, di cui all'articolo nono, entro il limite stabilito al successivo art. 10.

Art. 8. Gli innesti delle nuove linee, di che all'articolo 1° della presente convenzione, alle ferrovie in eser-

cizio od in costruzione, avranno luogo nelle stazioni di Lecco, Colico, Rocchetta-Melfi, Potenza, Gioia, Solmona, Isernia, Barletta e Spinazzola, mediante quegli impianti ed ampliamenti del corpo stradale e delle stazioni stesse, necessari ad un regolare e completo servizio di diramazione per tutte le linee ad esse affluenti.

La Società concorrerà nelle spese occorrenti per i suddetti impianti ed ampliamenti colla somma di lire due milioni seicentocinquantamila, ripartita negli importi qui appresso indicati:

Innesto di Lecco	L.	530,000
» di Colico	»	170,000
» di Rocchetta-Melfi	»	800,000
» di Potenza	»	250,000
» di Gioia	»	200,000
» di Solmona (esclusi tutti i lavori già approvati in base al progetto esecutivo della direzione tecnica governativa della linea Solmona-Roma)	»	50,000
» di Isernia	»	200,000
» di Barletta	»	300,000
» di Spinazzola	»	150,000
Totale	L.	2,650,000

Le somme sovra esposte non sono che indicative, e potranno subire spostamenti, restando però fissa ed invariabile quella totale di L. 2,650,000.

La differenza in più fra la detta cifra complessiva di concorso ed il costo effettivo degli impianti ed ampliamenti necessari per lo scopo indicato nel primo comma del presente articolo sarà a carico dello Stato.

Nella somma complessiva sovra esposta di L. 2,650,000 non è compreso l'importo della provvista delle rotaie e del materiale minuto di armamento, dovendo detti materiali essere somministrati dal Governo, come è detto all'art. 2°.

I lavori di impianto ed ampliamento, di cui si tratta, saranno eseguiti in ciascuna stazione dalla Società alla quale spetta la dirigenza del servizio, giusta le norme in vigore per la costituzione delle Reti Adriatica e Mediterranea.

Qualora poi a garantire la sicurezza dell'esercizio si rendesse eventualmente necessaria la costruzione di binarî di salvamento, la relativa spesa di costruzione e d'armamento dovrà essere integralmente rimborsata dal Governo alla Società.

Art. 9. Il Governo pagherà alla Società un'annua sovvenzione di lire ventimila e cinquecento per ciascun chilometro, delle linee concesse in costruzione ed in esercizio, enumerate all'art. 1° della presente convenzione, che sarà aperto all'esercizio, salvo quanto è pattuito in fine dell'art. 10; più la somma iniziale complementare di lire ventunmilioni e sessantatremila.

La sovvenzione chilometrica di lire ventimila e cinquecento sarà pagata fino al 31 Dicembre 1966, cioè fino alla scadenza della concessione della Rete Meridionale, come venne fissato dall'art. 34 della convenzione approvata con legge 14 Maggio 1865, N. 2279.

La decorrenza della suddetta sovvenzione comincerà per ciascuna linea, tronco o tratto di linea, dal giorno della rispettiva apertura al pubblico esercizio, e il pagamento ne sarà fatto semestralmente, nel modo e alle scadenze stabilite per le sovvenzioni di che all'art. 7 del contratto approvato colla legge 27 Aprile 1885, per l'esercizio della Rete Adriatica.

Però, finito l'esercizio della rete Adriatica, e qualora la Società rientri nel possesso delle proprie linee, i pagamenti di cui sopra saranno fatti colle norme dell'art. 19 della convenzione 28 Aprile 1881, approvata colla legge 23 Luglio stesso anno, N 334, (serie 3.a).

La somma iniziale complementare di lire ventunmilioni e sessantatremila è convertita in dieci uguali annualità di lire duemilioni settecentocinquantamila caduna, da pagarsi rispettivamente al 1° Luglio degli anni 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898 e 1899, senza detrazione alcuna per tasse od imposte presenti e future.

Qualora il Governo facesse eseguire in tutto od in parte dalla Società le maggiori opere necessarie lungo la linea Rocchetta Melfi-Potenza, fuori della stazione di Rocchetta Melfi, per renderla atta a servire anche per la linea Rocchetta Melfi-Avellino, la relativa spesa sarà separatamente rimborsata alla Società di mese in mese, a misura che verrà erogata, e all'infuori dei correspettivi sopraindicati.

Art. 10. L'applicazione della sovvenzione chilometrica, di che al precedente articolo, alle linee, tronchi, o tratti di linee, dal giorno della loro apertura all'esercizio, sarà fatta sulla lunghezza effettiva, misurata nel modo seguente:

a) Se la linea, tronco o tratto di linea è compresa fra due stazioni estreme, già esistenti, la lunghezza sarà misurata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle medesime;

b) Quando una delle stazioni di un tratto di linea diventa provvisoriamente stazione terminale, detta stazione sarà compresa nella misura per tutta la lunghezza del suo binario principale di corsa;

c) Nella misurazione definitiva poi delle linee, da farsi per ciascuna di esse dopo aperta interamente all'esercizio, la loro lunghezza sarà conteggiata nei modi indicati nel § *a* del presente articolo, con una tolleranza del tre per cento in più sulla lunghezza complessiva di m. 436,700, di cui all'art. 3, per gli allungamenti che eventualmente potessero derivare dalle varianti introdotte su proposta della Società, come all'art. 7.

Il di più, oltre il tre per cento, non sarà computato per l'applicazione della suddetta sovvenzione.

Art. 11. La sovvenzione chilometrica ed il capitale complementare, pattuiti all'art. 9, comprendono altresì il compenso dovuto alla Società per la prima dotazione del materiale mobile e di esercizio, che essa farà a proprie spese per l'ammontare di lire dodicimila per chilometro, secondo programma da approvarsi dal Governo, fermo restandole, come per le altre linee della Rete, l'addebito del relativo valore capitale, come è fissato dall'art. 71 del Capitolato annesso alla legge 27 aprile 1885, N. 3048, (serie 3.a).

Colla suddetta sovvenzione si intendono compensate anche le spese fatte dalla Società per tutti i progetti relativi alle linee di cui nella presente convenzione, mentre da parte del Governo vengono gratuitamente ceduti alla Società tutti i progetti da esso studiati finora per le linee medesime.

Art. 12. Dal giorno dell'apertura di ciascun tronco all'esercizio, e fino alla scadenza del contratto per l'esercizio della Rete Adriatica, resteranno a carico della Società le spese di qualunque natura necessarie per la buona manutenzione e conservazione e pel regolare esercizio delle linee ad essa concesse, ed enumerate all'art. 1 della presente convenzione.

In dette spese si comprendono quelle relative all'armamento delle linee e delle stazioni, e quelle per i lavori di cui al secondo comma dell'art. 59 del capitolato annesso al contratto per l'esercizio della Rete Adriatica, esclusi i raddoppiamenti delle linee.

In quanto però concerne gli ampliamenti richiesti dall'incremento del traffico delle altre linee affluenti alle stazioni d'innesto, indicate all'art. 8, e quelli resi necessari dagli eventuali innesti di nuove ferrovie in qualunque punto delle linee concesse colla presente convenzione, si applicherà il disposto dell'art. 8 del Capitolato di esercizio per la Rete Adriatica, in tutto quanto non sia già stabilito agli articoli 2 e 9 della presente convenzione.

Durante l'esercizio della Rete Adriatica, in compenso degli oneri sovraindicati, ai correspettivi di cui all'art. 9, sarà aggiunta l'annua indennità di lire duecento (L. 200) per chilometro, stipulate nell'art. 73 del vigente Capitolato per la concessione dell'esercizio della Rete Adriatica.

Alla rinnovazione del materiale metallico di armamento sarà provveduto mediante il fondo speciale di riserva a tale effetto istituito coll' art. 22, N. 2 del contratto per l'esercizio della Rete Adriatica; ma si terranno conti separati per la linee di cui nella presente convenzione, agli stessi effetti di cui nei due ultimi paragrafi dell' art. 23 del suddetto contratto per le altre linee di proprietà sociale.

Qualora però occorressero ricambi al materiale di armamento fornito del Governo nei primi cinque anni di impiego, vi si provvederà a spese dei fornitori, a norma della garanzia stipulata in proposito dal Governo nei contratti relativi.

Art. 13. Per la costruzione, il consolidamento, e in generale per tutti i lavori occorrenti alle linee indicate nei due primi articoli della presente convenzione, la Società è autorizzata a trasportare in servizio sulla intera Rete in esercizio e sui tratti di nuova costruzione i materiali, attrezzi, e meccanismi ed oggetti di consumo, occorrenti alle medesime, come pure gli operai e le persone addette alla esecuzione e direzione dei relativi lavori e provviste.

Gli appaltatori pagheranno alla Società, a titolo di rimborso spese e perciò da non computarsi nei prodotti dell' esercizio, la tassa di due centesimi per chilometro percorso dalle persone o per tonnellata chilometrica degli oggetti di cui sopra, trasportati per loro conto sulle linee della rete Adriatica in esercizio.

Restano ferme le disposizioni contenute nel primo e terzo alinea dell'art. 39 del contratto di esercizio della Rete Adriatica, per quanto riflette la misura del nolo dovuto dalla Società al Governo per l'uso del materiale rotabile, durante il tempo che sarà adoperato nei trasporti in servizio sopra autorizzati, come pure per ciò che riguarda il computo delle percorrenze del medesimo materiale rotabile, agli effetti dell'art. 19 del Capitolato di esercizio della Rete Adriatica.

Art. 14. L'esercizio delle nuove strade sarà fatto colle norme, alle condizioni e coi corrispettivi pattuiti nel contratto e nel Capitolato approvati per la Rete Adriatica colla legge 27 Aprile 1885 N. 3048 (Serie 3.a), salvo quanto è in contrario stabilito colla presente Convenzione.

Nella applicazione dell'allegato *F*, le pendenze eccedenti il 25 per mille, saranno considerate come se fossero del 25 per mille.

Venendo a cessare l'esercizio della Rete Adriatica, alla scadenza di uno dei periodi previsti all'art. 2 del vigente contratto, il Governo, qualora non si valga delle facoltà che gli competono ai termini dell' art. 8 del predetto contratto, aggiungerà alla Rete delle strade ferrate Meridionali, quale era costituita prima dal 30 Giugno 1885, le linee: Solmona-Isernia, Barletta-Spinazzola e Candela-Potenza colla diramazione da Rocchetta-Melfi a Gioia del Colle, e, se lo crederà opportuno, anche la linea Lecco-Colico. La Società riceverà ed eserciterà le dette linee cogli stessi patti e colle stesse condizioni, come se avessero fatto parte della Rete Meridionale antecedentemente alla stipulazione del contratto per l'esercizio della Rete Adriatica, salvo quanto è stabilito qui appresso:

Il correspettivo per l'esercizio continuerà ad essere regolato secondo le disposizioni dell'art. 73 del Capitolato per la Rete Adriatica (salvo l'applicazione dell' allegato *F*, com'è prescritto al 2.o § del presente articolo), rimanendo la somma, che in base al suddetto articolo 73 del Capitolato è dallo Stato assegnata ai fondi di riserva ed alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, devoluta alla Società, la quale assumerà a suo carico i corrispondenti oneri.

La dotazione di materiale ruotabile, attrezzi ed approvvigionamenti, che resulterà assegnata per ciascun chilometro, della rete meridionale ai termini dell'articolo 48 del vigente contratto, sarà estesa senza spesa per la Società anche alle linee di cui sopra, aggiunte in virtù della presente convenzione alla rete medesima, ma con l'espressa condizione che, allo spirare della concessione, la Società restituirà gratuitamente al Governo un ugual valore di materiale mobile, attrezzi et approvvigionamenti, derogando, per quanto si riferisce alle linee contemplate nella presente convenzione e nei limiti qui indicati, al secondo paragrafo dell'art. 16 del capitolato annesso alla convenzione approvata colla legge 21 Agosto 1862, N. 763, per la concessione delle strade ferrate meridionali.

Qualora il Governo non comprenda la linea Lecco-Colico nella concessione di cui ai paragrafi 3.o, 4.o e 5.o del presente articolo, esso continuerà a corrispondere alla Società anche per detta linea le annualità di cui all'art. 9 della presente convenzione, nei modi contemplati al paragrafo seguente.

Procedendosi dal Governo al riscatto della Rete Meridionale, privandone la Società del relativo esercizio, cesserà per essa anche l'obbligo di esercitare le linee che formano oggetto della presente convenzione, le quali dovranno essere riconsegnate allo Stato nelle condizioni stabilite dal vigente contratto di esercizio. Saranno però sempre dovuti alla Società i correspettivi pattuiti all' art. 9 per il tempo concordato nella presente convenzione, ma il relativo pagamento sarà fatto colle norme fissate all'art. 18 del Capitolato annesso alla Convenzione 25 Agosto 1862, autorizzata con legge 21 Agosto 1862, N. 763, ed approvata con R. Decreto 28 Agosto 1862, N. 804.

Art. 15. Per l'adempimento degli obblighi assunti colla presente convenzione, la Società è autorizzata ad aumentare di trenta milioni il suo capitale in azioni, e a realizzarne il doppio in obbligazioni, a senso dei suoi statuti.

I versamenti fatti sulle azioni saranno aggiunti al capitale sociale in azioni di centottantamilioni di lire, a tutti gli effetti di cui all'art. 27 del vigente contratto per l'esercizio della Rete Adriatica, fino a che continuerà ad essere in vigore il contratto medesimo.

Art. 16. Alle provviste di materiale fisso e mobile, occorrenti alla costruzione ed all' esercizio delle linee che formano oggetto della presente convenzione, saranno applicabili le disposizioni dell'art. 21 del vigente capitolato per l'esercizio della Rete Adriatica.

Ai lavori ed alle provviste che la Società dovrà eseguire, non a proprie spese, saranno estese le disposizioni che si applicano pei lavori e per le provviste di cui nella prima parte dell'art. 65 del capitolato predetto.

Art. 17. Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione delle opere e dei lavori per mezzo di un Commissario tecnico da nominarsi con decreto Ministeriale. Le facoltà e le attribuzioni di detto Commissario saranno quelle determinate dall'art. 287 della vigente legge sui lavori pubblici. La Società dovrà dare al Commissario tecnico ed ai funzionari da esso dipendenti tutte le giustificazioni e spiegazioni di cui fosse richiesta, e somministrar loro tutti i mezzi di verificazione che i medesimi trovassero necessari per praticare scandagli nelle opere d'arte e nei fabbricati, ed in generale per l'esercizio del diritto di sorveglianza che loro compete.

Art. 18. Alla presente convenzione, agli atti per l'aumento del capitale in azioni ed obbligazioni, ed a tutti i contratti ed atti qualsiansi che la Società stipulerà relativamente alla costruzone ed all'esercizio delle linee concesse, vengono estese le disposizioni dell' art. 44 del capitolato annesso alla convenzione 25 agosto 1862, approvata con R. Decreto 28 agosto detto anno, N. 804.

Art. 19. Insorgendo difficoltà fra il Governo e la Società sulla esecuzione della presente convenzione, in quanto riguarda le costruzioni e finchè dura l'esercizio della Rete Adriatica, le contestazioni verranno definite da un Collegio di Arbitri amichevoli compositori, da nominarsi volta per volta.

Il Governo delegherà a proprio Arbitro un funzionario dello Stato: la Società delegherà uno dei suoi funzionari, e i due eletti procederanno d'accordo alla nomina del terzo, cui spetterà la Presidenza del Collegio Arbitrale, che avrà sede in Roma. In caso di disaccordo, il terzo Arbitro sarà nominato dal Presidente della Corte di Appello di Roma.

Art. 20. La presente convenzione avrà effetto dal 1° giugno 1888, ma non s'intenderà definitiva nè valida se non dopo che sarà stata accettata dall'Assemblea Generale degli Azionisti della Società, ed approvata per legge.

Fatto in Roma quest'oggi diciotto gennaio milleottocentottantotto, in doppio originale.

(*Seguono le firme*).

Questa Convenzione, che ora attende l'approvazione del Parlamento, venne approvata, come annunciammo nel precedente numero, dall'assemblea degli azionisti della Società il 20 febbraio u. s. in Firenze.

PRODOTTI FERROVIARII

Dicembre 1887.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di dicembre 1887, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1886.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di dicembre 1887 ascese a L. 20,296,703, mentre nel dicembre 1886 fu di L. 18,743,727, quindi presenta un aumento di L. 1,552,976.

I suddetti totali sono così divisi:

	1887	1886
Viaggiatori	L. 7,431,434	L. 6,967,093
Bagagli	» 322,410	» 310,818
Merci a grande velocità .	» 2,356,945	» 1,598,747
» a piccola » .	» 9,900,758	» 9,510,805
Introiti diversi . . .	» 285,156	» 356,264
Totale	L. 20,296,703	L. 18,743,727

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1887	1886
Rete Mediterranea . .	L. 10,168,064	L. 9,560,167
» Adriatica . . .	» 8,612,938	» 7,751,6 9
» Sicula . . .	» 724,818	» 661,353
Ferrovie dello Stato . .	» 80,000	» 91,270
» Sarde . . .	» 130,024	» 121,268
» Diverse . .	» 580,859	» 558,050
Totale	L. 20,296,703	L. 18,743,727

La differenza poi tra dicembre 1887 e dicembre 1886 va così ripartita:

	+	—
Rete Mediterranea . .	+ 607,897	
» Adriatica . . .	+ 861,319	
» Sicula . . .	+ 63,465	
Ferrovie dello Stato . .		— 11,270
» Sarde . . .	+ 8,756	
» Diverse . . .	+ 22,809	
Totale	+ 1,552,976	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di dicembre in . . . . L. 20,296,703
aggiungendo quelli dei mesi precedenti in . » 104,591,494

il prodotto generale dal 1° luglio 1887 al 31 dicembre 1887 risulta di . . . L. 124,888,197
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di . . . . » 115,447,373

per cui si ha l'aumento di . . . » 9,440,824

Questo aumento generale va poi così ripartito:

	+	—
Rete Mediterranea . .	+ 3,914,684	
» Adriatica . . .	+ 5,903,748	
» Sicula		— 631,524
Ferrovie dello Stato . .	+ 23,047	
» Sarde . . .	+ 74,387	
» Diverse . . .	+ 156,482	
Totale	+ 9,440,824	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1887 al 31 dicembre 1887 fu di chilometri 11,675, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 11,142.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole Reti dal 1° luglio 1887, al 31 dicembre 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di dicembre	Dal 1 luglio al 31 dicembre
Rete Mediterranea . .	2,209	13,315
» Adriatica . .	1,791	11,369
» Sicula . .	1,078	5,258
Ferrovie dello Stato . .	571	3,957
» Sarde . .	316	2,034
» Diverse . .	529	4,029

Quindi la media è di L. 1,729 pel detto mese di dicembre e L. 10,697 per il periodo dal 1° luglio al 31 dicembre con un aumento, cioè, di L. 64 per il primo, e un aumento di L. 336 pel secondo, in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linee aperti all'esercizio nel mese di dicembre 1887 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell' apertura all'esercizio	Lungh. — Chilom.
Lin. Bologna-Porto Maggiore	Medicina-Massa Lombarda	Dicembre 4	15
	Molinella-Porto Maggiore	» 21	14
Linea Novara-Seregno	Saronno-Seregno	» 31	15
Totale chilometri mese di dicembre			44
Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1.o luglio al 30 novembre 1887			158
Totale generale dal 1 luglio al 31 dicembre 1887			202

LE VETTURE FERROVIARIE

Nota sui vantaggi e sugli inconvenienti delle vetture a compartimenti separati e delle vetture a intercircolazione per i viaggiatori

Compilazione di H. GONDRY

Ing. Capo Direttore presso le Ferrovie dello Stato Belga.

(*Continuazione, vedi n. 5*)

IV.

VETTURE A CORRIDOIO CENTRALE.

Si è studiato il modo di conservare i vantaggi risultanti dalla intercircolazione, pur collocando i viaggiatori in compartimenti separati. I primi esperimenti hanno riuscito per vetture a corridoio centrale.

Ma questo tipo non è esente da taluno degli inconvenienti indicati per le vetture formanti un solo compartimento.

Dal paragone tra le vetture di questi due tipi non risultano, a vantaggio di quelle a corridoio centrale, che i seguenti vantaggi:

a) il viaggiatore si trova in un isolamento relativo e si sente, per così dire, meglio accasato e più comodo che non nelle vetture ad un solo compartimento;

b) al pari che nelle vetture a compartimenti separati, può lasciarsi al viaggiatore la cura di regolare a sua posta gli apparecchi di ventilazione e di riscaldamento, le persiane e le tendine, ecc., ecc. Da ciò ne consegue una semplificazione nel servizio, ed in generale un po' più di comodità per il viaggiatore.

Questi vantaggi tuttavia non esistono, che in quanto le fermate non sieno troppo frequenti; altrimenti l'andare e venire dei viaggiatori, che salgono e scendono ed attraversano i compartimenti, incomodano e molestano gli altri viaggiatori, stabiliscono correnti d'aria, ecc., ecc.

V.

Vetture a corridoio laterale.

Ponendo il corridoio ad uno dei lati della vettura, sopprimesi ogni andare e venire nei compartimenti.

E, mentre si mantengono i vantaggi della intercircolazione, porgonsi ai viaggiatori — in quella misura che li avrebbero nelle vetture a compartimenti separati (1) — tutte le comodità inerenti all'isolamento relativo, cioè la possibilità di prendere riposo, di stendersi sui sedili, ecc., ecc.

Ma anche questo tipo non toglie di mezzo, meglio che il precedente, gli inconvenienti, già prima accennati, per la salita e la discesa dei viaggiatori nelle stazioni.

Bisogna poi ancora osservare che, se il corridoio si trova dalla parte del marciapiede, è impossibile di vedere dall'esterno quali sieno i posti disponibili nelle vetture; occorre adunque che gli agenti del treno si incarichino di mettere a posto i viaggiatori.

VI.

Utilizzazione del materiale.

In favore delle vetture a intercircolazione si fa valere l'argomento che in esse il materiale è meglio utilizzato.

Secondo il signor Elbel, direttore della Trazione e del Materiale presso la Compagnia austriaca Nordwestbahn (2), il rapporto medio tra i posti occupati ed i posti disponibili era, in un medesimo traffico, del 25 0|0 per le vetture a compartimenti separati e del 40 0|0 per le vetture a intercircolazione.

L'utilizzazione del materiale dipende specialmente dall'andamento del traffico. Se, come succede presso le grandi città, il movimento, a seconda delle ore, ha luogo ora verso una direzione ed ora verso la direzione opposta, egli è certo che i treni che vanno su e giù (navette) non hanno carico che per l'una o per l'altra. In questo solo caso l'utilizzazione del materiale può essere calcolata con riduzione di circa il 50 0|0.

Inoltre in questo caso i treni arrivano alla città o ne partono pieni di viaggiatori, ma questi salgono o scendono alle stazioni intermedie. E per questo fatto eziandio il numero dei posti-chilometro offerti è di necessità quasi il doppio del numero dei posti-chilometro occupati.

Il traffico, infine, è variabile e nella composizione dei treni si deve tenere conto di ciò. Le vetture di riserva trovansi soltanto nelle stazioni di qualche importanza; e pur non bisogna che, in seguito ad affluenza accidentale ed impreveduta di viaggiatori in una stazione intermedia, il treno si trovi nell'impossibilità di raccogliere quanti passeggieri vi si presentano.

Il modello adunque delle vetture impiegate non può esercitare alcuna influenza sulle circostanze che abbiamo ora accennate.

L'utilizzazione del materiale dipende eziandio dal numero delle categorie di viaggiatori, per i quali sono tenuti disponibili posti distinti. Considerando invariate le altre circostanze, l'uso dei compartimenti riservati per le signore sole, per i fumatori, ecc., produce dannose conseguenze nella utilizzazione del materiale. E siccome le vetture a intercircolazione non si prestano guari alla distinzione di tali categorie di viaggiatori, così esse rispondono meglio al principio della buona utilizzazione del materiale. Ma, per mettere a pari condizioni le vetture a compartimenti separati, basta non usare della facilità, che esse offrono, a creare le diverse categorie.

Non vi ha dunque, neppure in questo caso, una causa di inferiorità per il materiale a compartimenti separati.

É ben vero che quando in un treno, composto di vetture a compartimenti separati, quasi tutti i posti sieno occupati, è difficile cosa di provvederli ai viaggiatori e questi o cercano un posto migliore o rifiutano di separarsi, ecc. Tuttavia i viaggiatori non dimanderanno che sieno aggiunte vetture supplementari sino a che bastano i posti disponibili.

Potrebbesi al più sopporre che il personale, a scopo di procurarsi un servizio più agevole, possa adoperarsi per ottenere una composizione del treno più forte di quanto non è strettamente necessaria. Ma, supponendo appunto che ciò possa accadere, non è cosa difficile di reagire e di conservare la composizione del treno quale è strettamente necessaria.

Non si può, adunque, dare alle cifre fornite dal signor Elbel altra interpretazione che questa: che cioè, in caso di affluenza, tra i viaggiatori — saliti nelle vetture ad intercircolazione, senza possibile accertamento se sianvi posti disponibili per tutti — può accadere a taluno di dover rimanere in piedi sui terrazzini o per i corridoi.

Questo espediente è evidentemente comodissimo ed essenzialmente economico e può, per tali motivi, essere bene accetto alle amministrazioni delle strade ferrate; ma non è certamente tale da soddisfare il pubblico (3).

Ne consegue del resto, che in questi casi l'ingombro dei terrazzini e dei corridoi rende più difficile ancora la salita e la discesa dei viaggiatori nelle stazioni.

(*Continua*)

(1) Specialmente poi se si possono chiudere le porte all'interno, pur avendo le guardie una chiave speciale per aprirle dall'esterno.

(2) Vedi Wochenschrift des Oester. Ingenieur und Architecten Vereines, N. 5 e 6, annata 1879.

(3) Che — se poi il pubblico vi si presti — non vi ha ragione che si possa ricorrere a tale espediente, eziandio per le vetture a compartimenti separati.

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 8*).

Questione XIV — *Controllo dei viaggiatori.*

Conclusioni presentate dal signor A. Jacqmin, segretario principale della terza Sezione.

« *Scopo del controllo.* — Il controllo dei viaggiatori ha per iscopo d'assicurare la riscossione delle tasse dovute alle Amministrazioni delle strade ferrate per il trasporto dei viaggiatori.

« Ogni viaggiatore deve, prima di partire, prendere un biglietto che indica il percorso da compiere, la classe della vettura e, soventi, anche la specie del treno, ordinario cioè o diretto, e deve pagarne la tassa corrispondente.

« Ogni viaggiatore il quale, durante il percorso, modifica le condizioni segnate sul biglietto da lui acquistato — tanto oltrepassando la stazione designata, quanto col salire in una vettura di classe superiore — deve pagare una tassa supplementare calcolata in base delle tariffe in vigore.

« Il controllo dei viaggiatori comprende adunque due serie di operazioni ben distinte:

« 1. la sorveglianza affinchè i viaggiatori sieno muniti di regolare biglietto.

« 2. la sorveglianza sugli agenti affinchè le somme da essi incassate sieno regolarmente rimesse all' Amministrazione.

« Secondo il programma, il Congresso attuale non deve esaminare questa seconda parte del controllo, alla quale, per vero, non si riferiscono che operazioni di pura contabilità; e perciò la terza Sezione non ha da occuparsi che della sorveglianza sui viaggiatori.

« *Mezzi di controllo.* — Il controllo dei viaggiatori può effettuarsi in due modi ben distinti:

« 1. dagli agenti delle stazioni;

« 2. dagli agenti dei treni o da controllori ambulanti, tanto durante la marcia dei treni, quanto durante le loro fermate nelle stazioni.

« Nell' uno e nell'altro caso il viaggiatore deve prendere alla stazione di partenza un biglietto corrispondente al tragitto che vuol fare ed alla vettura in cui vuole prendere posto.

« Secondo il primo sistema la stazione di partenza deve assicurarsi che il viaggiatore sia munito di regolare biglietto; questo biglietto è poi consegnato alla stazione di arrivo, che verifica a sua volta.

« Per il secondo sistema gli agenti del treno devono constatare che ogni viaggiatore, che monta nel treno, è munito d'un biglietto che eglino devono poi ritirare un po' prima dell'arrivo del viaggiatore alla stazione di sua destinazione.

« Il controllo per parte delle stazioni è forse più efficace, essendochè il biglietto consegnatovi deve corrispondere effettivamente al percorso compiuto, ed occorra un accordo fra due agenti perchè un biglietto possa essere adoperato parecchie volte. Ma, d'altra parte, questo modo di controllo non offre alcuna garanzia di sorveglianza per il caso di passaggio da una classe ad altra superiore. Il controllo da parte degli agenti del treno, invece, è più economico, e specialmente sulle linee di poco traffico; ma esso rende necessaria una più attiva e severa sorveglianza pel personale.

« In un grande numero di Amministrazioni il controllo per regola generale, è fatto dalle stazioni; ma v' hanno eziandio speciali agenti, scelti all'uopo con grande cura, i quali sono incaricati del controllo dei viaggiatori ora in un treno, ora in un altro, e su punti differenti del percorso; e ciò permette di constatare un certo numero di irregolarità e di ovviarle.

« Questo sistema è, forse, più dispendioso, ma è più efficace; del resto è assai facile metterlo in pratica senza recare vessazioni ai viaggiatori.

« *Sanzione del Controllo.* — In parecchi paesi d'Europa, il viaggiatore, trovato in una condizione irregolare, deve anzitutto pagare una sovratassa fissata dal regolamento; inoltre egli può essere tratto innanzi ai tribunali ed ivi condannato alle pene fissate dalla legge, se l'amministrazione possa provare esistere l'intenzione della frode.

« In certe linee, la sanzione della sovratassa da riscuotersi dalla Amministrazione fu sufficiente a ridurre considerevolmente il numero della irregolarità che prima si constatavano.

« In altri paesi il viaggiatore è semplicemente obbligato a pagare la differenza della tassa, a meno che l' amministrazione non possa ottenere di farlo condannare giudiziariamente. Lo stabilire la sovratassa pare ad ogni modo la migliore sanzione alle operazioni del controllo »

Queste conclusioni furono ratificate dall'Assemblea plenaria.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Lunedì, 27 febbraio, si riunì, come avevamo annunciato, il Consiglio d'Amministrazione della Società per le strade ferrate del Mediterraneo. Presiedeva il conte Belinzaghi ed erano presenti diciassette Consiglieri.

Dietro proposta del Presidente, fu stabilito di deferire ad una commissione l' incarico di studiare le modificazioni opportune al regolamento del Consiglio circa il riparto della quota d' utili riservata a' suoi componenti, nonchè riguardo all'Ufficio di rappresentanza in Roma. Tale commissione venne costituita dai membri del Comitato, cui si aggiunsero i consiglieri Arlotta, Falcone, Frescot e Villa.

Il Vice-presidente e rappresentante in Roma, comm. Allievi, informò il Consiglio sullo stato delle trattative col Governo, circa le nuove costruzioni. Espose che le proposte formali ultimamente presentate dalla Società riguardano le linee Avellino-Ponte Santa Venere, Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Cuneo-Saluzzo, Piombino-Cornia, Genova-Ovada-Asti; alle quali potrà eventualmente esserne aggiunta alcun' altra: spiegò quali sarebbero le basi del contratto, ed in qual modo la Società provvederebbe i mezzi necessarii: concluse dichiarando di ritener probabile una intesa definitiva.

Dopo ciò il Direttore Generale comm. Massa riferì che, sebbene la Commissione per la valutazione del materiale d'esercizio e degli approvvigionamenti ceduti alla Società non abbia ufficialmente chiuso i suoi lavori, risulta fin d' ora che, mentre i materiali ed approvvigionamenti insieme presi, importeranno circa sette milioni più dei 135 sborsati al Governo, gli approvvigionamenti da soli raggiungono a stento il valore di 20 milioni, invece dei 21 che dovrebbero essere a termini dell'art. 10 del contratto. La Società chiederà quindi che siano completati gli approvvigionamenti, pagando all' erario il di più, oltre il suddetto maggior valore del materiale rotabile e di esercizio, e ricevendo su questa maggior somma il correspettivo stesso che è assicurato ai 135 milioni.

Il Consiglio si occupò infine degli affari correnti.

><

Nelle gare tenutesi il giorno 23 febbraio u. s. presso la Direzione Generale della Mediterranea vennero provvisoriamente aggiudicate le seguenti forniture, salva l'approvazione del R. Ispettorato Generale:

N. 20 Locomotive a 6 ruote accoppiate alla Ditta Henschel e Sohn di Cassel;

N. 80 Bagagliai con freno a vite, di cui n. 20 muniti anche di freno Westinghouse, alla Ditta Fratelli Invitti di Milano;

N. 22 Carrozze di 1.a classe alla Ditta Miani Silvestri e C. di Milano;

N. 28 Carrozze di 1.a classe alla Ditta Grondona Felice e C. di Milano.

Nelle gare tenutesi il giorno 28 febbraio u. s. vennero aggiudicate provvisoriamente le seguenti forniture, salvo l'approvazione del R. Ispettorato generale:

N. 8 Locomotive a 4 ruote accoppiate e 2 portanti, munite di freno Westinghouse, alla Société Anonyme Franco-Belge di Bruxelles;

N. 31 Carrozze di 2.a classe alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano;

N. 33 Carrozze di 2.a classe alla Ditta Fratelli Diatto di Torino;

N. 30 Carrozze di 3.a classe alla Ditta Fratelli Invitti e C. di Milano;

N. 60 Carrozze di 3.a classe all' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche di Napoli.

><

Ci informano da Genova che i lavori di costruzione della galleria di San Tommaso, per la comunicazione della ferrovia ligure di Levante col porto, possono ritenersi ultimati, non mancando essenzialmente che lo sgombro e la preparazione del suolo per la posa del primo strato di massicciata in parte della galleria, e la ultimazione della copertura della cunetta di scolo.

Ci informano inoltre a questo proposito che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha preso tutte le disposizioni necessarie perchè col 1° aprile p. v. possano aprirsi al servizio pubblico la Stazione marittima di Genova e quella di Piazza Caricamento, unitamente ai nuovi binarî di via Carlo Alberto ed alla galleria di San Tommaso.

><

Sui lavori di costruzione della ferrovia da Lecco a Como, riceviamo da Como le seguenti informazioni:

1. tronco *da Lecco ad Oggiono* — Pochi sono i lavori che ancora rimangono ad eseguirsi, e saranno indubbiamente compiuti per luglio p. v. come è stabilito dal relativo contratto. La piattaforma stradale potrà essere ultimata e munita del primo strato di massicciata entro il prossimo mese di maggio.

2. tronco *da Oggiono a Merone* — I lavori sono oramai portati a tal punto che pei primi giorni di giugno la piattaforma stradale sarà pronta per ricevere il primo strato di massicciata.

3. tronco *Merone-Camerlata* — I lavori sono abbastanza avanzati. Alcune Imprese sono però alquanto in ritardo; epperò vengono sollecitate il più possibile per ottenere che l' epoca di compimento dei lavori fissati in contratto venga scrupolosamente osservata.

La situazione al 1° febbraio p. p. dello scavo e delle murature ancora da eseguirsi nelle nove gallerie, (della lunghezza totale di m. 3,257.80), che si incontrano lungo la linea, era la seguente: *scavo:* allargamento in calotta m. 366.65; strozzo m. 1496.65; *muratura:* m. 585.65 di rivestimento in calotta; m. 1743.96 di piedritto destro e m 1719.90 di piedritto sinistro.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha già concretato il piano definitivo per l'ampliamento della stazione di Alessandria. Ora essa sta provvedendo alla compilazione del progetto particolareggiato dei lavori compresi nel primo gruppo, cioè: ampliamento dello scalo merci; costruzione del nuovo deposito per l'economato; e nuovo piano caricatore militare.

><

Ci consta che nel corrente mese di marzo, si riuniranno, presso la sede della Società delle ferrovie Sicule, le Commissioni miste incaricate degli studii per il riordinamento delle Casse pensioni e delle Casse soccorso ferroviarie, per dare compimento ai propri lavori.

><

La Società delle strade ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione governativa il preventivo per l'acquisto del seguente materiale mobile:

N. 28 carri chiusi a ribalta con freno, della portata di 12 tonnellate, per merci e bestiame;

N. 10 carri scoperti a sponde alte, pure della portata di 12 tonnellate;

N. 6 carri pel trasporto di ghiaia.

La spesa occorrente per la provvista dei carri suaccennati ascende a L. 121,437 per i primi, a L. 34,904 pei secondi ed a L. 20,025 pegli ultimi.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Siracusa a Licata ha ultimati e rimessi per approvazione al Ministero dei Lavori pubblici i progetti di massima pei tratti della ferrovia medesima compresi fra il fiume Tellaro ed il fiume Dorillo, i quali misurano la totale lunghezza di m. 122,412.84. I progetti sono redatti in conformità alle norme stabilite per le linee da costruirsi giusta il secondo tipo economico. La spesa preventivata per la costruzione della predetta tratta di ferrovia ascende complessivamente a L. 26,720,000; ciò che corrisponderebbe ad un costo medio chilometrico di L. 218,280 circa.

><

Siamo informati che la Società delle ferrovie del Mediterrneo ha impartiti ordini al proprio servizio tecnico perchè solleciti la compilazione del progetto dei lavori di ampliamento della stazione di Novara relativi all'impianto del binario di allacciamento col Dock comunale e per la posa di nuovi binarî attraverso la strada provinciale del Sempione.

><

Le ferrovie del Mediterraneo, d' accordo con quelle dell'Adriatico e della Sicilia, hanno presentato alla approvazione governativa la proposta per introdurre nella nomenclatura delle vigenti tariffe una modificazione, intesa a sostituire alla voce attuale « *fosfati di Cacères - vedi Leutride* » la seguente: *fosfati*

fossili allo stato naturale delle cave di Cacères (Spagna) della Somme (Francia) e simili, con indicazione della classe 8ª della tariffa generale e della serie F della tariffa speciale 123.

><

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate dell'Adriatico, in seguito ad accordi presi dalle ferrovie del Mediterraneo, ha presentato al R. Ispettorato Generale la proposta per la definitiva legalizzazione delle tariffe locali comuni alle due reti Adriatica e Mediterranea e di quelle applicate esclusivamente sulle linee di ciascuna di dette Amministrazioni. Le tariffe delle quali trattasi vennero all'uopo stampate in apposito fascicolo.

><

Per riconoscere se era possibile di accogliere le istanze del Comune di Crevalcore e del Comune, della Provincia e della Camera di Commercio di Bologna, perchè venisse immediatamente posto in esercizio il tronco della ferrovia da Bologna a Verona, compreso fra S. Giovanni in Persiceto e Crevalcore, il R. Ispettorato Generale ha fatto procedere ad una visita locale per mezzo di un R. Ispettore superiore, il quale ci si assicura, avrebbe constatato che il tronco predetto trovasi effettivamente in condizione da potersene autorizzare quando che sia l'apertura all'esercizio.

><

È in corso di firma il decreto col quale viene autorizzata l'attivazione del prezzo di lire 12.75 pei trasporti di petrolio in partite di 10,000 Kg. per carro in servizio diretto italo-svizzero, da Venezia (marittima) a Chiasso (transito) e l'estensione al servizio italo-germanico del prezzo suddetto o di quello di lire 12,85 valevole da Venezia (Santa Lucia) a Chiasso (transito) pei trasporti consimili in servizio italo-svizzero, nonchè l'attivazione di speciali prezzi per gli stessi trasporti da Genova San Benigno, San Pier d'Arena e Savona Marittima al transito di Pino.

><

In conformità alla riserva fatta nell'ultimo numero del *Monitore*, diamo le informazioni che abbiamo promesso intorno al progetto esecutivo del tronco da Scordia a Militello, della ferrovia Valsavoia-Caltagirone, testè sottoposto all'approvazione governativa dalla Direzione tecnica delle ferrovie a Messina.

Il tronco, del quale trattasi, ha lo sviluppo di metri 13,816.45 e l'importo dei relativi lavori di costruzione è valutato a L. 2,900,000 delle quali a base d'asta L. 2,300,000 e L. 600,000 per le espropriazioni, per la provvista dei materiali di armamento e dei meccanismi fissi e per lavori imprevisti.

La lunghezza del tronco è ripartita in m. 5819.20 di rettilinei ed in m. 7997.25 di tratti in curva con raggio minimo di m. 300. Nell'altimetria si hanno m. 700 in orizzontale e m. 13,116,45 in ascesa, con pendenza massima del 26 per mille.

L'opera d'arte più importante che si incontra lungo il tronco è il ponte sul Gorgolinto, composto di tre arcate in muratura della luce di m. 9 cadauna e di una travata in ferro della luce di m. 50. Sono inoltre progettate due gallerie, una, denominata *Frazzetto* di m. 170; e l'altra, chiamata *Pallicello*, di m. 252. Le opere d'arte minori proposte per la continuità dei corsi d'acqua da attraversare colla ferrovia e per dare sfogo alle acque piovane sono in numero di 43.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada si dovranno eseguire n. 7 case cantoniere doppie, n. 7 semplici, e n. 3 garette. Pel proseguimento poi delle strade ordinarie attraverso la via ferrata, sono previsti n. 16 passaggi a livello.

Sul tronco è progettata una sola stazione (fermata), denominata di Fildidonna.

L'armamento della strada sarà conforme a quello proposto pel tronco precedente e sarà cioè formato con rotaie in acciaio Bessemer del tipo Vignole, della lunghezza di m. 9 e del peso di chilog. 36 per metro corrente.

><

Sul progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'esecuzione del tronco da Fivizzano ad Aulla, della ferrovia Aulla-Lucca, al quale abbiamo accennato nel *Monitore* della scorsa settimana, riceviamo le seguenti notizie:

L'andamento della linea corrisponde in massima a quello fatto studiare dal Governo. La lunghezza del tronco e l'importo dei lavori preventivati per la sua costruzione risultano dal progetto della Società rispettivamente di metri 11,477 e di lire 5,172,700. Il progetto governativo prevedeva invece una lunghezza di metri 10.771.38 ed una spesa di lire 3,400,000. La causa principale da cui dipende la sensibile differenza di spesa fra i due progetti, dipende da che nel progetto studiato dalla Società sono state aggiunte le opere occorrenti per ampliare convenientemente la stazione di Aulla in guisa da renderla atta a servire come stazione di testa della nuova linea.

Altro considerevole aumento di spesa è dovuto ai maggiori lavori preventivati per consolidare convenientemente la galleria di Bibola la quale dovrà attraversare un terreno punto favorevole.

><

Nel mese di gennaio p. p. le strade ferrate facenti parte della rete Mediterranea hanno dato un prodotto totale di L. 8,953,958.07, che unite alle L. 61,013,194.12, che rappresentano il prodotto dei mesi precedenti dell'esercizio corrente, si ha un prodotto complessivo dal primo luglio 1887 al 31 gennaio 1888 di lire 70,007,152.19. Questo prodotto è superiore a quello ottenutosi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente di L. 5,135,101.57.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate. Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possano approvarsi gli atti di collaudo e di liquidazione dei lavori del primo tronco della ferrovia Mantova-Legnago, eseguiti dall'Impresa Valentini, ed ammettersi in via di transazione il maggior compenso proposto dal collaudatore a favore della Impresa stessa;

2. Che non sia il caso di fare alcun provvedimento in ordine al ricorso della Giunta Municipale di Pinerolo diretto ad ottenere la riduzione del contributo da essa offerto per la costruzione della ferrovia da Bricherasio a Barge;

3. Che in via di transazione di ogni pendenza si possa comporre nel modo proposto dal Ministero dei Lavori pubblici la vertenza con la Impresa Fittipaldi-Scognamiglio relativa alla esecuzione del contratto per la fornitura di rotaie in acciaio per l'armamento della ferrovia di Vallelunga in Sicilia;

4. Che si possa approvare il progetto dei lavori di riparazione alle cisterne delle case cantoniere e del fabbricato viaggiatori nella stazione di Fontanarosa, lungo la linea da Foggia a Manfredonia onde renderle a tenuta d'acqua.

Il Consiglio medesimo ha inoltre dato il suo avviso sulla domanda della Ditta Miani-Venturi e Comp. di Milano per esonero di multa nella quale sarebbe incorsa per ritardata consegna di una partita di scambi occorrenti all'armamento delle stazioni comprese nei tronchi da Orta a Domodossola della ferrovia da Gozzano a Domodossola.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di una ferrovia privata aerea in un territorio di Minturno (Gaeta) per trasporto di argilla;
2. Progetto del ponte sul Tirso lungo il tronco Silanus-Onniferi della ferrovia Macomer-Nuoro;
3. Progetto dei lavori di completamento del tronco Porto Civitanova-Pansula della ferrovia Porto Civitanova-Macerata;
4. Progetto di consolidamento dell'Argine Ferroviario al Chilom. 170 lungo il tronco Chiusi-Terontola della ferrovia Orte-Firenze;
5. Progetto dei lavori addizionali nella stazione di Feltre, lungo la fervovia Belluno-Feltre-Treviso;
6. Progetto di una tramvia a vapore da Lucento a Venaria Reale.

><

Al nuovo esperimento di disinfezione, o meglio di pulitura, dei carri ferroviari che hanno servito al trasporto del bestiame, col mezzo del ritrovato della Ditta Cirio, la Società delle ferrovie dell'Adriatico ha delegato a rappresentarla il signor Cav. Papa, Capo dell' Ufficio Centrale pel Controllo Veicoli, e quella delle ferrovie del Mediterraneo ha dato lo stesso incarico al signor Cav. Avv. L. Scolari Ispettore presso la Direzione generale ed al signor T. Buffa ff. di ripartitore centrale del movimento e traffico.

><

Sappiamo che, in base ai risultati della gara tenutasi presso la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, il R. Ispettorato Generale ha definitivamente aggiudicato alla Ditta Arzela Raffaele i lavori d'ampliamento del servizio merci a piccola velocità in stazione di Nervi, in seguito al ribasso fatto del 24.55 per 0|0.

><

Alla Società del Mediterraneo sono pure pervenute dal R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate le seguenti approvazioni di spesa per lavori da eseguirsi:

L. 83,780 per rifacimento di metri 10,000 di binario in ferro e di N. 4 deviatoi fra Rho e Sesto Calende;

L. 4,650 per aggiunta di due binarî per deposito vetture a nord-est della stazione di Milano Centrale;

L. 8,100 per gettate di massi a difesa del piano stradale lungo la tratta compresa fra Porto Maurizio e S. Lazzaro della linea Genova-Ventimiglia;

L. 480 per sostituzione cancellate di chiusura della stazione d'Albenga.

><

Nelle sedute del Consiglio d'Amministrazione e del Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo, tenutesi il 27 febbraio u. s., vennero, fra gli altri, approvati i seguenti Contratti:

1. Colla Ditta Paglia Michele di Laveno per costruzione di due ponticelli in muratura alla progressiva 70,626 della linea Asti-Mortara;
2. Colla Ditta Policastro Giovanni di Corigliano per rialzo livelletta fra i km. 54,500 e 58,700 della linea Taranto-Reggio;
3. Colla Ditta Dolci Onorato di Campomorone per completamento vagliatura e ricarico massicciata nei tratti già precedentemente ricaricati lungo il tronco Pisa-Massa;
4. Colla Ditta Rossi Giuseppe di Chiavari per ristauro della Galleria dei Capuccini esistente fra la nuova e la vecchia stazione di Spezia;
5. Colla Società Anonima Italiana Ausiliare di Strade ferrate e tramways di Torino per appalto opere metalliche pel 2.o binario fra Massa e Sarzana;
6. Colla Ditta Fratelli Invitti di Milano per fornitura inpalcature metalliche ed accessorî per la 7.a tratta della nuova linea di circonvallazione di Milano;
7. Colla Ditta Ferrario Luigi di Novara per rifacimento binario fra Borgomanero e Caltignaga, sulla linea Novara-Gozzano;
8. Colla Ditta Marino D'Andrea e C. di Napoli per lavori a difesa dell'argine stradale in corrispondenza del torrente Ludo, lungo la linea Taranto-Reggio;
9. Colla Società Generale per l'industria delle ligniti italiane di Roma per fornitura di tonn. 2400 di lignite della miniera di Murlo;
10. Colla Ditta Oliva e Corsi di Milano per fornitura di kg. 40,000 d'olio di lino crudo;
11. Colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche e C., fonderia Rocchetti di Padova, per fornitura di 25 piattaforme girevoli complete in ferro, ghisa, acciaio e bronzo, comprese le rotaie e tutti gli accessorî;
12. Colla Ditta Antonio Opessi di Torino per fornitura di 40 bilancie a ponte fisse a rotaia continua per vagoni del sistema privilegiato Bianco-Opessi, della portata di kg. 3,000.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — *(Operazioni doganali ai confini).* — La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo, essendosi verificato nelle stazioni di confine una eccezionale affluenza di merci provenienti dall'estero, ha declinato ogni responsabilità circa le conseguenze dell' accennato stato anormale di cose, da attribuirsi a forza maggiore, riservandosi altresì di assegnare alle Dogane interne, per lo sdoganamento a cura delle parti, le merci di cui siasi chiesto il daziato al confine.

Ha pure disposto che, a sensi dell'articolo 70 delle *tariffe e condizioni pei trasporti*, il termine di resa resti sospeso durante il tempo in cui le merci rimangono ferme per il compimento delle operazioni e formalità doganali.

— La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa:

1. Il contratto colla ditta Romeo Antonino di Reggio Calabria per lavori di ampliamento al fabbricato viaggiatori della stazione di Ardore;

2. Contratto colla ditta Rosmo Domenico di Vercelli per l'esecuzione dei lavori di riordinamento degli uffici nella stazione di Vercelli;

3. Contratto colla ditta Lori Tito di Firenze, pei lavori di costruzione del secondo binario fra Pontegalera e Palo (linea Roma-Pisa);

4. Proposta per il risanamento e completamento della massicciata su alcuni tratti della linea Eboli-Metaponto, e preventivo della relativa spesa in L. 126,000;

5. Progetto riflettente la riforma del vecchio fabbricato viaggiatori della stazione di Monza a fine di ridurla ad uso alloggio pel personale, spesa all'uopo preventivata L. 26,500;

6. Progetto dei lavori compresi nel primo gruppo delle opere proposte per l'ampliamento e riordinamento delle officine di Pietrarsa, con un preventivo di spesa di L. 660,000;

Ferrovie dell'Adriatico — La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato alla approvazione governativa:

1. La proposta per ampliare nella stazione di Sedico-Bribano, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, gli impianti relativi al servizio merci piccola velocità, pei quali lavori è preventivata la spesa di L. 21,800;

2. Progetto di ampliamento della stazione di Bergamo, modificato in relazione ad una visita locale eseguita in concorso dei rappresentanti sociali e di quelli governativi; spesa occorrente L. 61,736;

3. Nuova proposta per chiudere, mediante siepi vive, alcuni tratti del tronco Chiusi-Firenze, spesa prevent. L. 47,520;

4. Rinforzo delle armature dei tetti dei fabbricati laterali al Magazzino dell'olio nella stazione Centrale di Venezia, lire 9,000.

5. Rifacimento del binario e contemporaneo risanamento della massicciata sul tronco Rovigo-Lendinara, L. 370,834.85;

6. Impianto di bocche da incendio nella stazione di Verona Porta Vescovo, L. 68,600;

7. Rifacimento in acciaio di km. 9.216 di binario in ferro fra il km. 732+017 e 741+233 della linea Bologna-Otranto, L. 77,549.53.

Ferrovia Nizza-Moncalvo. — Il giorno 26 febbraio tennero adunanza a Felizzano (Alessandria) i rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione della ferrovia Nizza-Moncalvo per Felizzano, e costituironsi in Consorzio nominando i delegati consorziali.

Cronaca Parlamentare delle Ferrovie. — A complemento della notizia data nel n. 4 del *Monitore* (Notizie Ferroviarie Italiane), annunciamo che il 27 febbraio u. s. la Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge « Conversione in legge del regio decreto 24 gennaio 1886, numero 5637, costitutivo dal Consiglio delle tariffe delle strade ferrate », si è costituita, nominando presidente l'on. Lacava, segretario l'onorevole Pullè.

Ferrovia Funicolare. — È stato presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di una ferrovia a forti pendenze, per salire sul monte Gennaro, presso Roma, alto m. 1300 ed il più pittoresco della campagna romana. Questo progetto fu redatto dall'Ing. Seismit-Doda.

Scopo della progettata ferrovia non sarebbe soltanto quello di godere una bella vista; ma quello altresì di rendere possibile una stazione climatica estiva al Pratone, alla quota 1025, perfettamente orizzontale, per una ampia estensione.

La ferrovia sarebbe sul tipo di quelle del Righi.

La spesa prevista sarebbe di 2 milioni, in ragione di circa lire 172,500 al chilometro.

Ferrovia Gallarate-Abbiategrasso-Pavia. — Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, pur riconoscendo meritevole l'approvazione, nei riguardi puramente tecnici, il progetto presentato dai Comuni di Pavia e Gallarate per la costruzione della ferrovia Gallarate-Abbiategrasso-Pavia, ha espresso l'avviso che la domanda di concessione non possa essere accordata, non ritenendo di sufficiente utilità la costruzione della ferrovia stessa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Dal Dipartimento federale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il 2.o ed ultimo volume del rapporto sulla costruzione della strada ferrata del Gottardo, che chiude la serie di pubblicazioni ufficiali (bollettini mensili, trimestrali, ecc.) su questa grande impresa. Il presente volume comprende circa 300 pagine e contiene l'istoria delle espropriazioni, la descrizione dei lavori al gran tunnel e sulle linee d'approccio, notizie sugli operai impiegati e sull'organizzazione dell'esercizio.

Le spese definitive dell'intiera impresa fino alla fine del 1885 raggiunsero i franchi 226,426.723, di cui fr. 66,666.581 (29 0[0) per il gran tunnel, e fr. 159,760,242 (71 0[0) per le linee di approccio.

Ferrovie Svizzere. — L'Assemblea generale degli azionisti della Nord Est, tenutasi il 25 febbraio u. s., ha risolto con 4826 voti contro 875 la cessione delle proprie linee alla Confederazione.

— La Compagnia della ferrovia Jura-Berna-Lucerna ha fissata definitivamente per il 1° prossimo giugno l'apertura della linea del Brunig. Un primo tronco di 58 chilometri è già terminato.

Ferrovie Francesi. — Da una pubblicazione del Ministero dei lavori pubblici di Francia, circa l'apertura e le concessioni delle strade ferrate nel 1887, desumiamo i seguenti dati statistici:

Le Linee d'interesse generale, aperte al pubblico servizio, misurano una lunghezza di 520 chilometri; fra le principali accenniamo: — la linea da Chagny a Auxonne, di 54 chilom. sulla rete della Parigi-Lione-Mediterraneo; la linea da La Flèche a Saumur, di 50 chilom. sulla rete d'Orléans; la linea da Auxances a Eygurande, di 47 chilometri, sulla stessa rete; la linea da Arron a Nogent-le-Rotrou, di 41 chilom., sulla rete dello Stato; la linea da Arles alla Tour-Saint-Louis, di 41 chilometri, appartenente alla Compagnia della linea da Arles a Saint-Louis-du-Rhône.

Per l'apertura di tali linee nel corso del 1887, la lunghezza delle *Linee d'interesse generale*, aperte al pubblico servizio il 31 dicembre dello stesso anno, misurava 31.754 chilometri così ripartiti:

29,272 in esercizio delle Compagnie;
2.468 spettanti allo Stato;
14 non concesse.

31.754 chilometri in totale. Circa il prodotto dei quali, per quanto spetta alle linee delle sei grandi Compagnie ed alle linee dello Stato, durante l'esercizio del 1887 confrontato con quello del 1886, rimandiamo i lettori al n. 7 del *Monitore* (*Notizie Ferroviarie Estere*, pag. 105).

Le concessioni definitive di strade ferrate d'*Interesse generale* e di raccordamenti di linee non ascendono nel 1887 che a 78

chilometri; di modo che, al 31 dicembre dello stesso anno, le strade ferrate d'*Interesse generale* concesse definitivamente alle Compagnie misuravano 35,246 chilometri, ai quali bisogna aggiungere i 2,946 appartenenti allo Stato. E dei complessivi 38,192 chilom. concessi, ve ne avevano 31,754 in esercizio, come abbiamo detto testè.

Passando ora alle *Linee d'interesse locale*, nel 1887 furono aperti al pubblico servizio 347 chilom.; e così, alla fine dello stesso anno, coteste linee aperte al servizio misuravano 2,217 chilometri.

La lunghezza di quelle concesse era, a tale epoca, di 3,671 chilom.; la maggior parte dei quali a scartamento di 1 metro.

Nuove Funicolari. — Il governo prussiano ha accordata la concessione per una ferrovia funicolare a ruote dentate da Beausite a Neroberg (Wiesbaden). Sarà lunga 430 metri, con una pendenza massima del 26 per cento.

— Il governo svizzero ha concesso di costruire una funicolare per salire al monte Känzeli (Lutzelau).

— Si sta pure studiando una nuova funicolare pel Righi, che partendo da Veggis salirebbe sul vertice di Staffelhöhe. Avrebbe la medesima lunghezza di quella che ora parte da Vitznau e la medesima pendenza che sarebbe di 25 gradi. Il tracciato segue in tutta la sua lunghezza l'attuale via mulattiera.

Ferrovie Messicane. — Durante il 1887 le strade ferrate ebbero un grande sviluppo nel Messico. Alla fine del medesimo anno proseguivansi: i lavori della ferrovia da Iraquato a Guadalaiara, quelli della ferrovia Nazionale, nella parte che manca al congiungimento dei due estremi tronchi nord e sud della linea; il raccordamento da San Luis a Tampico: il prolungamento dell'Interoceanica da Messico a Puebla e conseguentemente a Veracruz; la ferrovia internazionale della frontiera settentrionale a Durango.

Notizie Diverse

Progetto pel canale Cavour. — È stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto esecutivo presentato dall'Amministrazione dei Canali demaniali d'irrigazione per la costruzione del Canale Agostino Depretis, già Cigliano, in sussidio del Canale Cavour. La spesa preventivata per tali lavori è di circa 900,000 lire.

Concorso — La Città di Torino ha aperto un concorso per titoli al posto di allievo ingegnere nell'Ufficio tecnico municipale. Lo stipendio è di L. 1700, da percepirsi però soltanto dopo un anno di tirocino gratuito. I titoli degli aspiranti devono presentarsi, entro tutto il mese di marzo, al sindaco di Torino, e saranno esaminati da una speciale Commissione.

I telefoni a distanza. — Fu stretto contratto tra la United Telephone Company e la National Telephone Company per stabilire comunicazioni telefoniche tra Londra ed i distretti del centro, tra Londra ed il Nord dell'Inghilterra. Si porrà subito un grosso filo di rame sino a Coventry, donde v'avrà biforcazione; da una parte per Birmingham, Liverpool e a Manchester, dall'altra per Nottingham, Scheffield e Leeds.

Ponti in ghisa. — Da qualche anno prevalgono le costruzioni dei ponti in ferro, e quelle dei ponti in ghisa sono assai poco usitate, quantunque essi non abbiano fatta cattiva prova.

Ed a questi par si voglia far ritorno. In Inghilterra si sta ora costruendo in ghisa il ponte che dovrà attraversare il Tamigi a Battersea. Di esso è incaricata la medesima Compagnia che ha, trentacinque anni addietro, costrutti i ponti a Londra per la ferrovia Londra-South-Western; i quali sono tuttora in ottimo stato.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			25 Febbraio	Marzo 3
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 796	788
»	»	Mediterranee	» 606 50	610
»	»	Sicule	» 522	—
»	»	Sarde (preferenza)	» 287	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 542	546
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 300	303
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
»	»	» 2ª emiss.	» 310	310
»	»	Centrale Toscana	» 522	530
»	»	Meridionali	» 323	322,50
»	»	Sarde, serie *A*	» 317,50	316,50
»	»	» serie *B*	» 313	313,50
»	»	» 1879	» 318	316,50
»	»	Pontebba	» 475	470
»	»	Nord-Milano	» 265	263
»	»	Meridionali Austriache	» 295	294

CONVOCAZIONI

Compagnia Generale dei Tramways a vapore Piemontesi. — Il 17 marzo alle ore 2 pom., nella Sede sociale, rue Montagne de l'Oratoire, Bruxelles, si terrà l'Assemblea generale annuale.

Società Anonima Ferrovia Superga (Sistema Agudio). — Gli Azionisti sono convocati in Assemblea generale ordinaria nella Stazione di Sassi pel 18 marzo, alle ore 10 ant.

Società Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani. — Il 27 marzo alle ore 3 pom. nella Sede Sociale in Roma si terrà l'Assemblea generale ordinaria degli Azionisti.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Milano (5 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la manutenzione del Naviglio detto di Pavia colle attigue strade alzaie ed opere in Ticino per un novennio. Importo L. 50.086. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva L. 25.000.

Deputazione Provinciale di Torino (6 marzo, ore 10 ant., fatali). — Appalto delle opere di costruzione del 1.o e 2.o tronco della strada provinciale Perosa-Perrero. Importo ridotto L. 32,608.60 pel 1.o tronco e L. 76.326 pel 2.o tronco. (Vedi n. 6 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Napoli (6 marzo, ore 1 pom., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto della manuzione quinquennale delle seguenti strade: — Puglie 2.o tratto e Traversa Pomigliano d'Arco Acerra: e Meta Positano Amalfi, 2.o tratto. (V. n. 6 del *Monitore*).

Intendenza di Finanza in Catanzaro (7 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione della Caserma delle Guardie di Finanza in Ogliastro (Comune di Casino) aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 1.50 0[0 su lire 18.070. (V. n. 5 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Palermo (7 marzo, ore 12 merid., definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del 3.o tratto della strada provinciale Cerda-Monte Maggiore-Alice (metri 5526) aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 22.82 0[0 su L. 410.000. (V. n. 5 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Napoli (8 marzo, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori di nuovo lastricato di basoli nella strada di Benevento, dal termine dell'abitato di Casalnuovo al confine della Provincia verso Acerra, Importo lire 91.000. Cazione provvisoria L. 4530. Cauzione definitiva lire 9100.

Municipio di Capua (9 marzo, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori indicati nei seguenti lotti: — 1.o lotto, Costruzione del nuovo macello. Importo L. 67,439.36. — 2.o lotto, Sistemazione della Piazza dei Commestibili. Importo L. 36,825,12. — 3.o lotto, Apertura della nuova strada Tifa-

tina. Importo L. 42,190.00. — 4.o lotto, Sistemazione e ricostruzione a nuovo della via Duomo, e completamento della via Principi Normanni. Importo L. 77,479.60.

1. Lotto - Cauz. prov. L. 3372 - Cauz. def. L. 6744 - Dep. sp. con. L. 1300. — 2. lotto - Cauz. prov. L. 1841 - Cauz def. L. 3682 - Dep. sp. con. L. 700. — 3. lotto - Cauz. prov. L. 2109 - Cauz. def. L. 4218 - Dep. sp. con. L. 800. — 4. lotto - Cauz. prov. L. 3873 - Cauz. def. L. 7746 - Dep. sp. con. L. 1500. — Fatali 24 marzo, ore una pom.

Deputazione Provinciale di Benevento (10 marzo, ore 11 ant., fatali). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada provinciale n. 32, (metri 11.051), Importo ridotto L. 145.839. (V. n. 6 del *Monitore*).

Municipio di S. Felice a Cancello (10 marzo. ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori necessarii per la rettifica della strada provinciale di Benevento attraversante l'abitato di questo comune. Importo L. 51,483,74. Cauzione L. 5000. Deposito per spese L. 1000. Fatali 26 marzo, ore 12 merid.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (12 marzo, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione di un ponte in ferro con piedritti in muratura sul fiume Toce presso Domodossola e dei suoi accessi. Importo L. 360.000. Cauzione provvisoria L. 20.000. Deposito per spese L. 6000.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia) (12 marzo, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione e fornitura di n. 9 boe da ormeggio cilindriche in ferro omogeneo con relativi accessorî, destinate all'estuario della Maddalena, divisa in 3 lotti di 3 boe ciascuno. Importo per lotto L. 16.320. Cauzione per ciascun lotto L. 1650.

Amministrazione Provinciale di Roma (12 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione di un tratto della strada provinciale Maria presso il Ponte della Tenuta Campanari (metri 683.85) e costruzione di un nuovo ponte sul Cosa con deviazione dell'alveo (metri 223.23). Importo ridotto L. 15,778,92. (V. n. 7 del *Monitore*).

Municipio di Recanati (12 marzo, ore 2 pom., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione di quattro pennelli sulla spiaggia di Porto-Recanati. Importo ridotto L. 116,551.93. (V. n. 7 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (13 marzo, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto sessennale per il mantenimento della strada provinciale Sferracavalli e del rettifilo compreso fra la stazione e l'abitato di Cassino presso la piazza Manzoni (metri 32,328.80). Importo annuo L. 10.400. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 3 aprile, ore 12 merid.

Municipio di Coassolo Torinese (14 marzo, ore 9 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato ad uso delle scuole nella frazione Chiesa. Importo L. 29,162.95.

Direzione delle Costruzioni Navali, 2.o Dipart. (Napoli) (14 marzo, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di un pontone a scafo d'acciaio per trasporto di materiali con accessorî diversi Importo L. 65,000. Cauzione L. 6500. Soltanto gli stabilmenti Nazionali.

Municipio di Palmi (14 marzo, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione di un edificio ad uso di scuole pubbliche. Importo lire 73.500 Lavori compiuti in due anni. Cauzione provvisoria lire 4000. Cauzione definitiva L. 8000. Deposito per spese L. 1400. Fatali 29 marzo, ore 12 merid.

Municipio di Giuliano in Campania (15 marzo, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per l'allargamento e sistemazione del 1.o tratto della via Corso Campano colla demolizione e ricostruzione del Campanile di S Sofia. Importo totale L. 181,000. Cauzione provvisoria L. 21.000. Cauzione definitiva L. 19.000. Fatali 31 marzo, ore 1 pom.

Direzione del Genio Militare di Torino (15 marzo, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una Caserma al Foro Boario in Torino per una Brigata Treno. Importo L. 195.000. Cauzione L. 20.000, Lavori ultimati in giorni 300.

Direzione straordinaria del Genio Militare per la R. Marina (Venezia) (15 marzo, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione delle officine congegnatori del Regio Arsenale. di travi tubolari di lamiere di ferro sostenute da colonne di ghisa e di alberi di ferro coi relaiivi accessorî per la trasmissione del movimento alle macchine motrici. Importo L. 84.000. Cauzione L. 8500. Lavori ultimati in 230 giorni.

Camera di Commercio ed Arti di Genova (15 marzo, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto per la costruzione delle colonne in ghisa e solai metallici completi occorrenti nella formazione di un nuovo magazzino presso il deposito franco. Importo L. 249.240. Cauzione L. 24.924. Deposito per spese L. 4000. Fatali 22 marzo, ore 12 merid.

— Appalto per la costruzione delle opere murarie occorrenti alla formazione di un nuovo magazzino presso il deposito franco. Importo L. 185.000. Cauzione L. 18.500. Deposito per spese L. 2500. Fatali 22 marzo, ore 12 merid.

Prefettura di Ferrara (16 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la difesa al Froldo Monica a sinistra di Reno. Importo L. 61.889. Lavori compiuti in 110 giorni. Cauzione L. 3100. Deposito per spese L. 1200.

Amministrazione Provinciale di Macerata (17 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la novennale manutenzione della strada provinciale Settempedana Camerte, ecc. Importo ridotto L. 68,660.31. (V. n. 7 del *Monitore*).

Municipio di Messina (19 marzo, ore 12 merid., definitivo). — Appalto per la provvista dei tubi di ghisa con i loro accessorî curve di raccordo, valvole, ecc. Importo L. 134.000. Cauzione L. 13.400. Deposito per spese L. 1600.

Municipio di Pietraperzia (20 marzo, ore 11 ant., definitivo). — Appalto per l'eseguimento di tutte le opere e provviste nonchè la fornitura di tubi di ghisa, occorrenti per condurre alla fonte Canale le acque delle sorgenti di demanio comunale esistenti in contrada San Giovanni alla distanza di poco più di due chilometri da Pietraperzia. Importo ridotto L. 36.860. (V. n. 2 del *Monitore*),

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia), (20 marzo, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto in due lotti per la provvista di tonnellate 7500 di acciaio Martin-Siemens in lamiere ed in verghe profilate per scafi di navi: 1.o lotto, tonnellate 4000; importo L. 1,066.500 — 2.o lotto, tonnellate 3500; importo L. 933.500. Cauzione il decimo. Fatali 5 aprile, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Mantova (21 marzo, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla rimonta e prolungamento della difesa alla sponda sinistra del fiume Po in Froldo Correggioverde, fra i segnali 63 e 65, in Comune di Dosolo. Importo L. 134.110. Lavori ultimati in giorni 100. Cauzione provvisoria L. 6700. Cauzione definitiva il decimo.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera di 10 Carrelli in ferro per ferrovia economica, per conto dell'Impresa Annibale Lanari.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Mantova. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti al completamento della difesa frontale alla Golena Boara, fra i S. G. 194-202 in Comune di Quingentale, fu aggiudicato al signor Giuseppe Bergamini col ribasso del 31.31 0[0 su L. 150.600. (Vedi n. 6 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova. — L'appalto delle opere e provviste per la sistemazione delle arginature e dell'alveo del fiume Gorzone compreso fra i ponti Rottanuova e del Passetto, venne aggiudicato al signor Zerbini Giacomo, col ribasso del 7.33 0[0 su L. 164.640. (V. n. 5 del *Monitore*).

Municipio di Corneto Tarquinia. — L'appalto per la costruzione della nuova strada obbligatoria rettilinea della via provinciale Aurelia Etrusca è stato aggiudicato, a licitazione privata, al signor Gazzini Quarto a Viterbo per L. 53,743.03 avendo offerto un ribasso del 1[2 0[0. (V. n. 28 e 32 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart., (*Spezia*). — L'appalto fornitura di tonnellate 120 di ferro ordinario in barre per spranghe di graticola, venne aggiudicato alla Ditta Tardy e Benech, Savona, col ribasso del 5.05 per 0[0,

Id. id. — L'appalto per la fornitura di metalli diversi è riuscito deserto. Si cercano offerte private.

Amministrazione Parmense. — L'appalto per la sistemazione ed aprimento delle strade d'accesso al nuovo ponte sul Taro al Martorano (metri 7133.68), fu aggiudicato al signor Ing. Lisiade Predieri, domiciliato a Rolo (Reggio Emilia) per L. 56.570. (Vedi n. 1, 4 e 6 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

5ª Decade — Dall' 11 al 20 febbraio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	852.352 93	45.096 50	269.519 57	1.221 596 48	32 429 65	2.420.995 13	3.980 00	608 29
1887	824.463 75	37.816 14	219.287 11	1.146.857 36	28.253 09	2.289.707 45	3.980 00	574 55
Differenze nel 1888	+ 27.889 18	+ 7.280 36	+ 50.232 46	+ 74.739 12	+ 4.176 56	+ 131 287 68	»	+ 33 74
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	4.083 092 24	205.053 31	1.557 903 33	6.035.103 33	169.070 40	12.055.222 64	3.980 00	3.028 95
1887	3 849.304 85	168.757 50	1 324.158 38	5.626.377 81	142.632 77	11.111.230 88	3.980 00	2.791 77
Differenze nel 1888	+ 238.787 85	+ 36.295 81	+ 233 714 95	+ 408.725 49	+ 26.437 63	+ 943.991 76	»	+ 237 18
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	41.998 40	1 041 55	5.723 10	40.281 95	1.334 25	90.379 25	805 00	112 27
1887	32.301 65	762 57	3.270 24	28.778 42	910 82	66.056 70	701 00	94 23
Differenze nel 1888	+ 9 693 75	+ 278 98	+ 2.452 86	+ 11.503 53	+ 393 43	+ 24.322 55	+ 104 00	+ 18 04
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	194.297 15	4.481 17	25.617 91	186.498 74	6 258 15	417.153 12	805 00	518 20
1887	152.975 55	2.738 53	16 609 40	125.678 95	4.471 16	302.473 59	698 18	433 23
Differenze nel 1888	+ 41.321 60	+ 1.742 64	+ 9.008 51	+ 60.819 79	+ 1.786 99	+ 114.679 53	+ 106 82	+ 84 97

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1888	1887	*Differenze* nel 1888	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	1.660 50	1.577 90	+ 82 60	7.591 95	7.037 10	+ 554 85
Merci	518 70	503 35	+ 15 35	2.889 20	2.659 60	+ 229 60
Introiti diversi	106 40	97 25	+ 9 15	479 55	481 90	— 2 35
TOTALI	2.285 60	2.178 50	+ 107 10	10.960 70	10.178 60	+ 782 10

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

SOCIETÀ ANONIMA

CAPITALE VERSATO L. 3.500.000.

Torino - Pavia - Bergamo

Sede Sociale – Torino, Piazza S. Carlo, 5.

Seconda Pubblicazione.

Gli Azionisti sono convocati in Assemblea Generale ordinaria per il giorno 14 marzo 1888 all'ora una pomeridiana negli Uffici della Società in Torino, Piazza S. Carlo, 5, per deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione.
2° Relazione dei Sindaci
3° Presentazione ed approvazione del Bilancio dell'esercizio 1887 e determinazione del dividendo.
4° Vendita terreno.
5° Nomina di tre Membri, del Consiglio, scadenti d'Ufficio a tenore dell'Art. 13 degli Statuti.
6° Nomina di tre Sindaci e due supplementi a termine dell'Art. 154 del Codice di Commercio.

NB. Il deposito delle Azioni, non nominative di cui all'art. 7 dello Statuto Sociale, deve essere effettuato non più tardi delle ore 4 pomerid. del giorno 13 marzo 1888, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, Via Ospedale, 24.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Sede e Direzione; Napoli, 24, Via Medina

DIRETTA DAL COMM. ING. FRANCESCO KOSSUTH

Opifici Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben 3704 ponti metallici e di 197,400 metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di n. 800 veicoli ferroviarî, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di n. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

SOCIETA' ANONIMA METALLURGICA

TARDY E BENECH

SAVONA

CAPITALE SOCIALE VERSATO L. 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I *(Poutrelles)*, Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali Città d'Italia.

POZZOLANA

COLOR ROSSO MATTONE DELLE CAVE DI ROMA

unica qualità riconosciuta ed accettata

DALLE DIREZIONI IDRAULICHE DELLO STATO

DIPENDENTI DAL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI E DALLE AMMINISTRAZIONI FERROVIARIE DEL REGNO

Si GARANTISCE L'ACCETAZIOE nella costruzione di GALLERIE FERROVIA VIADOTTI, PONTI, PORTI DI MARE, ACQUEDOTTI, FOGNE, ecc., da costruirsi per conto dello Stato e Municipi, in conformità dei Capitolati d'appalto del Ministero dei Lavori Pubblici, nei quali È SOLO PRESCRITTA LA POZZOLANA ROSSA DELLE CAVE DI ROMA, qualità unica per tali lavori.

Spedizioni in qualunque STAZIONE FERROVIARIA per vagoni completi, e con bastimenti in partenza dal Porto di Fiumicino. — PREZZI SPECIALI alle Imprese di Costruzioni ferroviarie e di Porti marittimi ed altri lavori, che acquistino almeno 1000 tonnellate.

Dirigersi al Sig. EDOARDO RISSONE, Via Archetto, 22, ROMA

Concessionario delle Cave medesime.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI. Sabato, 10 Marzo 1888 NUM. 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Nel precedente numero abbiamo pubblicato il *Progetto di legge* e l'annessa *Convenzione* colla Società delle Ferrovie Meridionali; imprendiamo ora la pubblicazione della *Relazione* che li riguarda, ed a questa faremo seguire, ne' successivi numeri, un esame degli *Allegati* dai quali si desume la condizione attuale della grave questione ferroviaria, sia rispetto ai pagamenti fatti, che agli impegni assunti.

RELAZIONE

Signori!

Il disegno di legge che in conformità della data promessa si presenta alle vostre deliberazioni, non aspira all'onore di soddisfare di un tratto i molti e grandi desideri, che si sono a più riprese manifestati entro e fuori del Parlamento.

Sappiamo piuttosto, che le nostre proposte non corrispondono interamente al precetto fatto al governo del Re coll'articolo 3 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie terza). Ma quale sia per essere l'accoglienza, che vi piacerà di fare a queste proposte, o per dir meglio, al programma del governo in questo gravissimo argomento delle costruzioni ferroviarie, teniamo per fermo, che innanzi di profferire alcun giudizio, non vi dispiacerà udire una breve e fedele esposizione dei fatti, i quali serviranno di guida alle vostre deliberazioni.

E prima d'ogni cosa, quali sono i mezzi di azione che furono posti a disposizione dell'amministrazione dei lavori pubblici per la esecuzione della legge del 29 luglio 1879?

Rispondono a questo quesito i numeri esposti nel quadro n. 1 che viene allegato alla presente relazione. Di qui appare, che tenuto conto delle rettifiche di bilancio introdotte nei conti consuntivi, la somma complessiva posta dal Parlamento a disposizione dell'amministrazione per la costruzione delle ferrovie complementari, fra il primo gennaio 1880 ed il 30 giugno 1887, comprese le lire 52,163,785 accordate con la legge del 24 luglio 1887, ascende a lire 539,776,264.48, siccome sta scritto qui appresso.

Per concorsi e contributi di provincie L.	17,183,213 12
Per anticipazioni del contributo a carico dello Stato e delle provincie . . . »	45,638,411 64
Ricupero di somme pagate . . . »	1,018,393 72
Parte dei 265 milioni incassati dal Tesoro in conseguenza della legge 27 aprile 1885 . . . . »	102,885,450 00
Somma ricavata dall'alienazione di titoli di rendita pubblica . . . . . . »	225,101,283 00
Obbligazioni ferroviarie . . . . »	147,949,618 00
Totale eguale L.	539,776,264 48

con una media annua di cinquantanove milioni, o poco più, durante il periodo trascorso dal 1880 al 30 giugno 1886; mentre la dotazione ordinaria e straordinaria dell'esercizio 1886-87 fu elevata a L. 154,163,785.

Sono questi i mezzi di azione consegnati all'amministrazione dei lavori pubblici nel volgere di sette anni e mezzo, perchè potesse intraprendere e condurre innanzi le costruzioni ferroviarie, ed è con queste risorse che si aprirono le aste e si iniziarono i lavori sopra una cinquantina di linee appartenenti alla prima, seconda e terza categoria, e sopra alcune altre appartenenti alla quarta.

I pagamenti effettivi salirono intanto a lire 485,807,710 34 con una rimanenza al 30 giugno 1887 di lire 53,968,554 14 di poco superiore al fondo accordato di poi colla legge del 24 luglio 1887, onde soddisfare gli impegni derivanti dalla costruzione di alcune determinate linee di ferrovia. (1)

(1) Siccome l'interesse del capitale versato dalle Società viene prelevato sul prodotto lordo delle ferrovie in esercizio, ne consegue che l'onere del bilancio per gli interessi sulle passività contratte e da contrarre a tutto il 1886-87 per le nuove costruzioni ferroviarie, si ragguaglia al capitale di lire 373,050,796, o meglio di sole L. 225,101,183 quando si guardi agli stanziamenti che figurano nei bilanci della spesa, anteriori all'esercizio 1887-88.

In altro quadro segnato col numero 2, Voi troverete una distinta dei pagamenti eseguiti per le linee in costruzione, i quali ascendono in totale a lire 443,751,766 74, compresa una parte della spesa occorsa nello studio dei progetti relativi a linee non ancora in costruzione. Si aggiungano, lire 12,056,109 91 impiegate nell'acquisto del materiale d'esercizio sopra i 24 milioni bilanciati; lire 15,490,958 85 versate per il riscatto delle ferrovie venete ed altre, cedute colla legge del 23 luglio 1882; lire 9,714,845 93 restituite a provincie e comuni, insieme a lire 4,816,719 51 rimborsate al Tesoro per effetto dell'articolo 18 della legge 27 aprile 1885, e ritorna così l'intera somma di lire 485,807,710 34 effettivamente pagata a tutto il 30 giugno 1887.

Tale era lo stato delle cose, quando si apriva il nuovo esercizio finanziario 1887-88 con un assegno di bilancio di centotrentadue milioni che vennero ripartiti nella seguente conformità:

Spese di personale . . . . . . L.	8,499,262 64
Provvista di materiale d'esercizio . »	8,500,000 »
Per quota di concorso nella costruzione delle ferrovie concesse in dipendenza dell'articolo 10 della legge del 1879 . »	2,100,821 69
Riscatto delle ferrovie Venete . . »	1,280,000 »
Rimborsi a corpi morali per anticipazioni fatte . . . . »	5,192,960 36
per eccedenza di contributi . . . . »	1,608,859 70
Costruzioni ferroviarie . . . . . »	104,818,095 61
Totale L.	132,000,000 »

compresi, ben s'intende, i 30 milioni accordati colla legge del 24 luglio 1887, a parziale reintegro dei fondi sottratti ad alcune linee, e divertiti a beneficio di altre già costruite, od in corso di costruzione.

Chiaro adunque si annunziava il còmpito dell'amministrazione chiamata dalla fiducia del Parlamento a ripartire con equa misura, ma sovratutto in considerazione dei bisogni già conosciuti o presunti, e dipendenti esclusivamente da impegni contrattuali, così i 74 milioni della dotazione ordinaria, come i 30 della straordinaria, ossia tutta la somma riservata alle costruzioni ferroviarie; e siccome il medesimo studio voleva esser fatto per la distribuzione delle somme assegnate o da assegnarsi col bilancio dell'esercizio 1888-89, apparve subito la necessità di istituire le indagini necessarie sull'andamento dei lavori appaltati da lunga mano, talchè si potesse con la maggior precisione possibile determinare l'ammontare degli impegni che sono venuti o verranno a scadenza nel corrente, e nel prossimo esercizio.

Queste indagini si sono difatti istituite al lume dei fatti conosciuti, e dei criteri di valutazione che sono apparsi i più attendibili nel campo delle previsioni, ed è così, che oggi siamo in grado di presentarvi, raccolti in appositi quadri, distinti coi numeri 3 e 4, i risultati che rispondono ad una condizione di fatto, considerata ed esposta in relazione al presente stato di cose, che richiede d'essere esaminato colla maggiore sincerità e chiarezza.

Soffermiamoci per ora a questo primo punto, che si riferisce agli impegni nascenti da contratti in corso; parleremo poi di quel che avanza da fare, onde ultimare i lavori sopra le ferrovie in costruzione.

I numeri che si trovano raccolti nel primo degli anzidetti quadri dimostrano sgraziatamente che basteranno appena i centodue milioni della dotazione ordinaria del bilancio a soddisfare i primi ed i più urgenti bisogni che premono sulla pubblica finanza, per effetto di contratti in corso che portano generalmente in grembo una quantità di maggiori spese, poco o punto prevedute nei capitolati d'appalto. Che anzi, non figurano nel quadro le somme che ancora si devono rimborsare per gli studi di talune linee, affidati da tempo alle Società Mediterranea, Adriatica e Sicula, nella fiducia che si possa provvedere con altri mezzi, all'infuori di quelli consentiti col bilancio dell'anno corrente; siccome non si tien conto di lire 10,581,161 50 predisposte coi bilanci dei precedenti esercizi per l'acquisto del materiale mobile, le quali vennero impiegate ad estinguere altre passività, senza avvertire che le provviste si sono fatte, ed ora mancano i fondi per pagare il debito corrispondente.

Volendo quindi che la legge del 24 luglio 1887 ricevesse la sua piena e letterale esecuzione, sarebbe giocoforza domandare al Parlamento un altro fondo di trenta milioni almeno, in aggiunta all'ordinaria dotazione del bilancio, la quale si è riconosciuta insufficiente.

Ma poichè a noi è sembrato e sembra tuttavia per le considerazioni che verremo esponendo più innanzi, che non sia assolutamente necessario accrescere ancora gli oneri della finanza per l'esercizio corrente che già sono gravissimi, abbiamo preferito, come già la Camera conosce, di presentare un articolo aggiuntivo alla legge di assestamento del bilancio 1887-88, per avere la facoltà di volgere i 30 milioni autorizzati coll'articolo 2 della legge 24 luglio 1887, nella estinzione di altrettante passività che verranno a scadenza in corso d'anno, rinviando così all'esercizio 1889-90 lo stanziamento dei 30 milioni, perchè ricevano, occorrendo, la vera e propria loro destinazione.

Ma questa non è pur troppo l'ultima parola, che dia la misura degli obblighi che restano ad assolvere, in relazione sempre ed in dipendenza degli appalti e delle costruzioni in corso. Da uno spoglio dei contratti, e da uno studio il più possibilmente accurato delle vertenze presenti e di quelle che già si prevedono attualmente, l'amministrazione è tratta a credere, che converrà mettere a carico dei successivi esercizi un'altra parte del debito (escluse le quote di concorso alle linee concesse all'industria privata), che giungerà ancora a 203,582,600 lire e 44 cent., con un primo assegno di lire 82,333,306.93 a carico dell'esercizio 1888-1889. Le rimanenti lire 121,249,293.51 dovrebbero con molta probabilità, trovar posto, insieme alle quote annuali di concorso nella costruzione delle ferrovie di quarta categoria concesse all'industria privata ed ai rimborsi verso provincie e comuni, nei bilanci dei venturi esercizi, a cominciare dal 1889-90, in conformità delle previsioni consegnate nel quadro n. 4, per norma del prossimo avvenire.

In breve, l'amministrazione presume:

1. Che la somma di lire 114,025,961.34 destinata « ai lavori di costruzione relativi alle nuove strade complementari » durante l'esercizio 1888-89 (Capitolo 203 dello Stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori pubblici), debba essere rivolta a parziale estinzione delle passività derivanti da contratti in corso, fino a lire 82,333,306.93. Dedotte quindi le somme vincolate per diversi titoli esposti nel quadro anzidetto, rimarranno disponibili, vale a dire, senza impegni diretti ed immediati, i trenta milioni di dotazione straordinaria accordati con la legge del 24 luglio 1887;

2. Che a compiuto soddisfacimento degli impegni contrattuali, ed a saldare le altre passività sovra indicate, mancheranno verosimilmente altre lire 121,249,293.51, le quali vorrebbero essere distribuite sui bilanci degli esercizi successivi, cioè:

Bilancio 1889-90 . . . L.	47,841,138.29
» 1890-91 . . . »	29,100,240.32
» 1891-92 . . . »	15,960,526.90
» Successivi . . »	28,347,388.00
Totale impegni che dovranno far carico ai bilanci degli esercizi posteriori a quello del 1888-89 . . L.	121,249,293.51

Ai quali si aggiungeranno gli oneri ricorrenti annualmente, in più larga misura, per le quote di concorso alle linee concesse all'industria privata, la spesa annua del « personale di direzione ed assistenza, » e quella occorrente

per l'acquisto di materiale d'esercizio, che deve, per lo meno, essere calcolato in relazione alla dotazione fissata per legge, nella modestissima misura di 12 mila lire a chilometro (1).

Questi numeri, vogliamo dirlo ancora una volta, non rispondono a calcoli precisi e sicuri, ma esprimono i convincimenti dell'amministrazione e poggiano sui calcoli da essa istituiti con la maggiore esattezza possibile per valutare le passività derivanti dalle nuove costruzioni. Di qui adunque noi abbiamo preso le prime mosse, per esaminare e studiare i modi più acconci a risolvere il poderoso problema creato con la legge del 29 luglio 1879, che si impone egualmente alle sollecitudini del Governo e del Parlamento.

A noi si appartiene considerare le cose ed i fatti quali si presentano al nostro sguardo, e del passato ci occuperemo, sol quando convenga alla pubblica cosa, e giovi pigliarne ammaestramento per norma e condotta dell'amministrazione nel tempo avvenire.

Prendiamo adunque a discorrere di ciò, o piuttosto di quel molto che nel momento presente rimane ancora da fare, per sciogliere convenientemente le promesse date al paese.

A questo riguardo, i pareri possono essere, e sono infatti, diversi ed opposti; ma siccome nessuno oserebbe proporre, che di un tratto si sospendesse la costruzione dei tronchi compresi nei vigenti contratti d'appalto, noi crediamo che difficilmente possa manifestarsi una disparità di giudizio quando si tratti di proseguire ed ultimare le linee ferroviarie in costruzione.

Si potrà certamente, e si dovrà usare un diverso trattamento, procedere cioè con maggiore o minor sollecitudine nella condotta e nell'avanzamento dei lavori, secondochè si tratti di linee di maggiore o minore importanza, e quando soccorrano considerazioni d'ordine specialmente economico, che consigliassero di affrettare il compito dei lavori, per trarne sollecitamente partito; ma si farebbe cosa evidentemente contraria ad ogni principio di buona economia, tuttavolta che una improvvisa deliberazione sopravvenisse ad arrestare indefinitivamente la prosecuzione e l'ultimazione dei lavori sopra le linee che si trovano in costruzione.

Con questi pensieri, e con questi intendimenti, noi ci siamo adoperati a ricercare, quali, secondo i migliori calcoli di previsione, dovesse risultare il carico di bilancio nel prossimo e nel successivo esercizio, quante volte piacesse al Parlamento di accostarsi all'opinione del Governo che sarà esposta e svolta più avanti, quella cioè di lasciare a mani dello Stato la continuazione dei lavori sopra alcune soltanto delle linee anzidette; fra le quali non sono più da annoverare le linee Eboli-Reggio e Messina-Cerda hanno ricevuto dalla legge 24 luglio 1887 uno speciale trattamento. Una volta che sia conosciuta, anzi allora soltanto che si possa valutare l'importanza di questi impegni che gravano il presente, e si disegnano già sopra un prossimo avvenire, si potrà prendere un partito intorno al punto più scabroso del problema che si impone al governo ed al Parlamento italiano.

Or bene, dal ripetuto quadro n. 4 che va unito alla presente relazione, voi potete discernere, che mettendo fuori conto, non solo le due linee sovra indicate che richiedono ancora una vistosa spesa per essere ultimate, ma eziandio alcune altre delle quali sarà detto più innanzi, e tralasciando affatto di iniziare i lavori su linee nuove, a qualunque categoria appartengano, la massa degli impegni, effettivi e presunti, è già così ingente, che basta ad assorbire interamente il fondo disponibile col bilancio del 1888 89, ed a creare un debito gravissimo che si rifletterà in singolar modo sui bilanci del triennio successivo, e quindi, in proporzioni alquanto minori, su parecchi degli esercizi seguenti.

Questa, o signori deputati, è la realtà delle cose, quale è apparsa ai nostri occhi, e che noi avevamo il dovere di esporre nella sua nudità, perchè tutte le opinioni intorno ai provvedimenti che si dovranno adottare possano liberamente manifestarsi, con la stessa conoscenza dei fatti che il Governo possiede.

(*Continua*)

(1) A tutto il 1886 87 si era preveduta una spesa di 24 milioni, ma questo fondo fu divertito per L. 10,581,164.50 nella costruzione delle ferrovie, talchè la somma spesa effetivamente fu di sole . . . . . . L. 13,418,835.50

Vennero stanziate nel biennio 1887-88, 1888-89 . . . . . . » 12,500,000.00

La intera somma impiegata, e disponibile ascende dunque a . . . . . » 25,918,835.50 invece delle 36,500,000 stanziate e proposte.

IL NUOVO PROGETTO DI LEGGE POSTALE

Sarebbe lunga storia quella che dovesse narrare tutte le vicende e le fasi di questo progetto, che da due anni va di Commissione in Commissione parlamentare e pur non ha altro scopo fuorchè quello di introdurre in Italia le agevolezze che, ammesse nella Convenzione Internazionale di Lisbona, furono attuate all'estero sin dal 1° aprile 1866.

La Convenzione fu sottocritta il 21 marzo 1865, ed il nostro Governo presentò il progetto il 2 dicembre dello stesso anno; ma la Commissione non presentò la sua relazione che il 30 marzo 1866. La Camera fu sciolta nell'aprile ed il 14 giugno dello stesso anno il Ministro ripresentò alla nuova Legislatura l'antico progetto, che fu trasmesso all'antica Commissione; e questa ripresentò la sua relazione il 4 dicembre. Dopo circa tre mesi, parve che nel marzo 1887 si dovesse far luogo alla discussione; ma dopo la crisi ministeriale dell'11 stesso mese, il nuovo ministro dei Lavori pubblici, il senatore Saracco, ritirò il progetto per studiarlo e modificarlo.

Questi presentò il nuovo progetto il 15 dicembre 1887; ed il 5 marzo corrente la Commissione ha nominato il relatore.

Ciò premesso, riassumeremo brevissimamente il nuovo progetto dell'on. Saracco.

Questi anzitutto tolse il titolo di *riforma postale* ed adottò quello di *modificazioni alle leggi postali.*

In esso, per ragione di proventi alla finanza dello Stato, non è accordata la riduzione della tassa per il porto delle lettere, e, per la medesima ragione, non si adottano i biglietti postali a 15 centesimi. Sono invece consentite le seguenti principali modificazioni:

La tassa di raccomandazione delle lettere è ridotta a 25 cent. e quella delle stampe e libri a 10 cent.; — la tassa dei vaglia è ridotta a cent. 20 fino a L. 25, cent. 40 fino a L. 50, cent. 50 fino a L. 75, cent. 80 fino a 100 lire, aggiungendo successivamente 20 cent. per ogni frazione di cento lire; — i vaglia non saranno più sequestrabili; — anche per i libretti di ricognizione il prezzo è ridotto da una lira a 50 cent. estendendone puro l'uso; — l'unità di peso delle stampe sarà portato da 40 grammi a 50; — avremo i pacchi postali con asseguo, e le cambiali

riscosse per mezzo della posta; — saranno ammesse le cartoline postali emesse dall'industria privata; — l'obbligo della consegna a domicilio, dei pacchi postali, è limitato a quelli soli che contengono commestibili; la tassa per tale consegna è fissata a 25 centesimi.

L'articolo 5 ammette che si possano scrivere:

a) sulle fascie l'indicazione del prezzo, trattandosi di pieghi spediti dal commercio librario o tipografico;

b) sulle fascie dei giornali, la indicazione delle scadenze degli abbonamenti o i residui prezzi da pagarsi;

c) parole di dedica o di omaggio sulla copertina o sul frontispizio di libri e di opuscoli;

d) data, firme ed indicazioni di nomi di viaggiatori nel testo di circolari di commercio;

e) cifre indicanti prezzi o valori nei listini;

f) indicazione di congratulazione, augurio, condoglianza o ringraziamento sui biglietti da visita;

g) correzioni sulle bozze di stampa.

Altra importante agevolezza è sancita dal medesimo articolo 5°: quella cioè che accorda l'affrancamento, al prezzo delle stampe, anche delle circolari aventi la forma ed i caratteri di lettere, qualunque sia il mezzo meccanico col quale siano riprodotte, purchè spedite in parecchi esemplari. Su tal proposito, la relazione del ministro osserva molto opportunamente che è la molteplicità degli esemplari di una partecipazione, non il modo con cui fu preparata, ciò che dà ad essa il carattere di circolare.

Per i pacchi postali con assegno, la spesa è così stabilita: la tassa consueta del pacco postale, una tassa fissa di 25 centesimi, e la tassa del vaglia postale con cui verrà fatto il rimborso; complessivamente, a mò d'esempio, un pacco con assegno di lire 25 costerà 95 centesimi. Volendo poi anche dichiararne il valore, saranno pagati cent. 20 ogni 100 lire o frazione di 100 lire del valore dichiarato.

Il progetto Saracco, come già il progetto Genala, chiede con l'art. 20 che si dia facoltà al Governo di elevare il peso dei pacchi fino a 5 chil., e nel secondo allinea del medesimo articolo 20, fissa ad una lira la tassa di spedizione dei pacchi da tre a cinque chilogrammi.

C'è da augurarsi che questo nuovo progetto proceda oltre lo stadio delle Commissioni parlamentari.

CONCLUSIONI ADOTTATE
DAL
CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 9*).

Questione XV — *Treni per viaggiatori.*

Le Conclusioni furono presentate dal signor A. Jacqmin, segretario principale della terza Sezione e furono ratificate dall'Assemblea plenaria.

1. Treni rapidi per città a grandi distanze (Parigi-Marsiglia, Londra-Edimburgo) e per le relazioni internazionali (Parigi-Roma).

2. I treni *express* che mettono in relazione le grandi città di una medesima linea e fanno il servizio postale.

3. I treni diretti che servono anch'essi le città principali e portano anche i piccoli pacchi destinati a percorrere grandi distanze.

4. I treni omnibus che servono tutte le stazioni.

5. I treni misti, viaggiatori e merci, che talvolta completano su linee di poca importanza il servizio dei treni omnibus.

6. Finalmente, su alcune grandi linee, si comincia a far circolare dei treni leggieri detti treni *tramways*, per i dintorni delle grandi città.

Il numero dei treni delle diverse categorie da mettere in moto ogni giorno varia secondo tante circostanze, che non è possibile stabilire alcuna regola. La terza Sezione si è occupata più specialmente della composizione da dare ai treni *express*.

Da alcuni anni gli inglesi hanno ammesso i viaggiatori di tutte le classi nei treni *express*, e ne hanno avuto un aumento di prodotti. Esiste ora in Inghilterra una certa tendenza ad abolire le carrozze di 2ª classe, visto che gran parte del pubblico viaggia in terza classe. Ciò permette di diminuire i treni che sono composti di carrozze destinate a prendere diverse direzioni, e che devono lasciare successivamente una porzione dei loro veicoli nelle stazioni di diramazione: bastano infatti due carrozze per direziono invece di tre.

In Francia la compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, avendo treni *express* già molto caricati, ha fatto dei nuovi treni pel trasporto celere, a grande distanza, dei viaggiatori di ogni classe, ed ha così ottenuto un notevole aumento di traffico. Lo stesso è accaduto sulle linee francesi dello Stato. Invece la Compagnia di Orléans, dopo ammessi i viaggiatori di seconda e di terza classe nei treni *express*, ha avuto una diminuzione di prodotti. La questione del trasporto rapido dei viaggiatori di tutte le classi non può dunque essere decisa in modo definitivo, e la terza Sezione ha concluso che bisogna chiedere nuove informazioni per poterne trattare nella prossima Sessione del Congresso.

Questione XVI — *Movimento delle merci.*

Le Conclusioni furono presentate dal signor A. Jacqmin, segretario principale della terza Sezione, e ratificate dall'Assemblea plenaria.

A. *Carico completo.* — Il trasporto delle merci a vagone completo si fa sulla maggior parte delle reti per mezzo di treni diretti, di treni semi-diretti e di treni omnibus, i cui ufficii relativi somigliano a quelli dei treni viaggiatori delle stesse denominazioni. Per accelerare il trasporto delle merci che non bastano da sole a riempire un carro, si cerca di riunire le merci spedite in medesima destinazione.

B. *Carico incompleto.* — Per accelerare il trasporto dei carichi incompleti si cerca, per quanto è possibile, di completare il carico dei carri colle spedizioni partenti tutte da una medesima città e diretti ad identica stazione.

La Compagnia Parigi-Lione-Mediterranea considera un carro come pieno quando esso contiene:

4000 Kg. se deve andare nel senso del carico.

1500 Kg. se deve andare nel senso del vuoto.

Questa distinzione sembra assai razionale. La Direzione delle ferrovie della riva sinistra del Reno ha ottenuto dagli speditori in diverse stazioni che rimettano le merci ogni due giorni, e ciò agevola la formazione di vagoni completi.

Quando non si possono fare vagoni completi da una stazione ad un'altra, si cerca di riunire tutte le merci destinate a stazioni di una medesima linea o di una medesima diramazione.

Certe Amministrazioni fanno circolare periodicamente dei carri detti collettori, che prendono tutte le merci di un tronco e le portano ad una data stazione che rifà i carichi riunendo i colli che essa riceve da diverse parti per una medesima destinazione. Altri carri partono da una stazione con merci che distribuiscono alle piccole stazioni di una medesima linea. Un medesimo carro può far prima da collettore e poi da distributore: si può anche impiegare un carro come collettore sopra una linea secondaria o sopra un tronco di linea principale, poi essere attaccato a un treno diretto e finalmente passare come distributore sopra un altro tronco o sopra una diramazione.

L'ordinamento delle merci nei carri omnibus o completi si fa, in generale, in modo analogo all'ordinamento delle vetture nei treni misti o nei treni diretti; ed è così che si cerca di assicurare il trasporto delle merci nel minor tempo possibile e col miglior uso del materiale che possa ritrarsene.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Sappiamo che dal 10 al 30 del corrente mese avrà luogo presso la stazione di Roma un corso di istruzione ferroviaria per ufficiali medici, basato specialmente sullo studio ed impiego del materiale per arredamento dei treni-ospedale.

><

Veniamo informati che a datare dal 15 corrente verrà attivato il servizio a doppio binario sulla tratta da Settimo a Chivasso della linea Torino-Milano.

><

La Commissione per la consegna delle linee componenti la rete Adriatica si riunirà il 22 corrente mese per l'adunanza di chiusura, cioè per la firma degli atti e della relazione di presentazione dei medesimi al R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

><

Siamo informati che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al R. Ispettorato generale di essere autorizzata ad introdurre nelle lettere di invito agli appaltatori che vengono ammessi a concorrere alle gare, la comminatoria che la Ditta, la quale a tre inviti consecutivi non abbia presentata offerta, venga esclusa dagli appalti successivi.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha compiuto il progetto definitivo della ferrovia di quarta categoria da Sondrio a Tirano, da essa studiato in seguito ad incarico del Ministero dei Lavori pubblici.

La linea, partendo dalla stazione di Sondrio, segue l'andamento della strada nazionale dello Stelvio e si mantiene a destra dell'Adda per m. 2270. Passa quindi sulla sponda sinistra del fiume toccando il paese di Boffetto e quindi ripassa l'Adda al km. 9 sotto Chiuso. Da Chiuso a Tirano la linea si mantiene sempre a destra dell'Adda e, seguendo l'andamento della strada nazionale dello Stelvio, tocca gli abitati di San Giacomo e di Tresenda.

La linea in generale si trova in buone condizioni di stabilità. La lunghezza del tracciato, fra l'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Sondrio ed il termine della stazione di Tirano è di m. 26,132.78. Il tracciato si sviluppa in rettilineo per m. 18,897.32 ed in curva per m. 7235.46; il raggio minimo delle curve è di m. 300; e la pendenza massima non supera il 16 per mille. Per tal modo la linea Sondrio-Tirano si troverà nelle stesse condizioni altimetriche della linea da Colico a Sondrio.

Le opere d'arte secondarie sono in numero di 69 e consistono in ponticelli, sottopassaggi e cavalcavia, di luce variabile fra m. 1 a m. 7. Le opere d'arte principali sono cinque, cioè: 1. ponte in tre travate, una di metri 40 e due di metri 30 sul fiume Adda; 2. ponte in una sola arcata di metri 10 sul torrente Serio; 3. ponte obliquo in una sola travata, della luce di m. 20 (sul retto) pel torrente Armisa; 4. ponte in una sola arcata di m. 30 sull'Adda; 5. ponte ad una travata metallica di m. 24 sul fiume Peschiavino.

Lungo la linea occorrono tre gallerie della lunghezza totale di m. 1865, denominate: la prima Boffetto, di m. 315; la seconda Armisa, di m. 300; e la terza San Giacomo, di m. 1250.

Le stazioni e le fermate progettate sono le seguenti: Fermata di Trevisio-Boffetto; stazione di Ponte Chiuso; fermata di San Giacomo; stazione di Tresenda; fermata di Villa; stazione di Tirano. Le case cantoniere da costruire sono 27, con quattro locali per cadauna. I passaggi a livello proposti sono 25, cioè: 3 di metri 5 per strade nazionali e provinciali; 11 di m. 4 per strade comunali e 11 di m. 3 per strade vicinali e private.

L'ammontare complessivo delle spese di costruzione della linea è presunto di L. 6,803,026.04.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che si possa approvare la perizia generale dei lavori eseguiti e da eseguire per il completamento del tronco da Latiano a Brindisi, della ferrovia Taranto-Brindisi, ed il relativo atto di sottomissione della Impresa Legnazzi;

2. Che si possa autorizzare il pagamento alla Impresa G. Missaghi della somma di L. 179,043, rappresentante una maggiore spesa occorsa per la costruzione del tronco da Condoleo a Bagnara, nella ferrovia da Reggio a Castrocucco;

3. Che anche agli effetti delle dichiarazioni di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possano approvarsi i seguenti progetti:

a) progetto di massima presentato dalla Società delle strade ferrate della Sicilia pell'ampliamento e la sistemazione delle officine ferroviarie di Messina;

b) progetto studiato dalla Società delle strade ferrate dell'Adriatico pell'ampliamento e la sistemazione della stazione di Pieve a Nievole nella ferrovia Pisa-Pistoia, con una spesa di L. 112,500;

c) progetto pell'impianto di un parco vagoni nella stazione di Treviglio, lungo la linea Milano-Verona, compilato dalla Società Adriatica;

d) progetto di massima studiato dalla Società medesima pell'ampliamento e la sistemazione generale della stazione di Cremona.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha chiesta l'approvazione governativa per i seguenti acquisti di materiale da trasporto:

a) di n. 20 carri-serbatoi per trasporto di acqua; *b*) di n. 26 carri-serbatoi per il trasporto del petrolio; *c*) di n. 2 carri-serbatoi pel trasporto del gaz compresso per la illuminazione delle carrozze. La spesa occorrente per le dette provviste è preventivata nella somma di L. 267,507.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa alcune modificazioni d'orario parziali che dovrebbero attivarsi col giorno 28 del corrente mese. Tali modificazioni riguardano le seguenti linee: Torino-Milano, Chivasso-Aosta, Chivasso-Casale, Vercelli-Alessandria, Novara-Arona, Arona-Gallarate, Novara-Varallo, Novara-Luino, Laveno-Milano e Milano-Monza.

><

L'Ingegnere Capo del Genio Civile di Rovigo ha presentato al Ministero dei Lavori pubblici il progetto unico di tutti i lavori da appaltare per la costruzione del 5° tronco della ferrovia Adria-Chioggia, compreso fra Chioggia e le Saline. Il progetto comprende l'esecuzione del bacino d'approdo alle Saline ed il binario indipendente destinato a congiungerlo con la stazione di Chioggia. La spesa cui ammontano in totale i lavori previsti in progetto è di L. 981,000, imputabile in parte al servizio idraulico ed in parte a quello ferroviario.

><

La Società delle ferrovie Meridionali ha compiuto e presentato per approvazione al R. Ispettorato il progetto per la provvista e collocamento in opera dei meccanismi fissi sul tronco da Lecco a Oggiono e Camerlata e per l'armamento del tronco Oggiono-Camerlata. La spesa preventivata all'uopo ascende a L. 271,185.

><

Sappiamo che con decreto Ministeriale in data 28 scorso febbraio la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 116,300 per costruzione impalcatura metallica sul torrente Ghiaro in stazione di Levanto.

><

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha interessato il R. Ispettorato delle ferrovie affinchè i Delegati delle Amministrazioni interessate si riuniscano il più presto possibile onde prendere gli accordi necessarî per stabilire in tempo gli orari da attivarsi nella prossima stagione estiva per la navigazione dei laghi, delle poste svizzere e delle ferrovie facenti capo ai laghi stessi.

><

Ci informano da Grosseto che parecchi Comuni di quella Provincia hanno avanzato istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la costruzione di una nuova stazione sulla linea Maremmana intermedia fra quelle di Gavorrano e Montepescali.

><

Siamo informati che anche il Sindaco di Milano ha vivamente raccomandato al Ministro dei lavori pubblici di fare in modo che la prescrizione relativa al termine fissato, nella recente convenzione colla Società delle Ferrovie Meridionali, per dare compiuta la linea da Lecco a Colico, venga ridotto da sei a tre anni, od al massimo a quattro.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate della Sicilia ha proposto al R. Ispettorato Generale di fare una aggiunta alla tariffa n. 203 P. V. relativa al trasporto a vagone completo di vino comune in botti o barili, mercè la quale verrebbe accordato l'abbuono di un tanto per cento sui prezzi di trasporto, a seconda del numero dei vagoni trasportati, per le spedizioni in partenza da una delle stazioni comprese nel tronco Giarre-Tremestieri e dirette a Messina o da una stazione compresa tra Messina e Mascali e diretta a Giarre.

><

Ci scrivono da Livorno che quella Camera di Commercio ed Arti ha fatto nuove pratiche presso il Ministero dei Lavori pubblici per ottenere che la diramazione per Sarzana, della linea Parma-Spezia, sia costruita abbastanza in tempo da poter essere aperta all'esercizio contemporaneamente al tronco da Pontremoli a Spezia, la cui costruzione è quasi compiuta. Ciò si domanda per evitare che con l'apertura di quest'ultimo tronco senza di quella del tronco Santo Stefano-Sarzana, possano le correnti commerciali dei paesi situati in Val di Magra, essere deviate dal loro obbiettivo naturale, ossia del Porto di Livorno.

><

Sappiamo che il Municipio di Torino ha accordato tutto il suo appoggio alla proposta presentata al Governo dalla Camera di Commercio ed Arti di Savona sul progetto di una stazione merci, con parco vagoni nella borgata delle Fornaci, presso Savona, per sopperire al crescente sviluppo del commercio in quel porto ed alla insufficienza dei binarî nelle stazioni marittima e del Letimbro.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, allo scopo di porre rimedio alla disuguaglianza ed inesattezza nelle voci di tariffa relativa al *ferro in tubi*, ha proposto al R. Ispettorato generale: *a)* di annullare le voci: (per la rete Mediterranea) *ferro in tubi fuso, ecc.;* (per le reti Adriatica e Sicula) *ferro in tubi, ecc.; b*) aggiungere le voci di: *ferro in tubi,* (vedi tubi di ferro) e di *tubi di ferro* (esclusi quelli in lamiera) con la indicazione della classe 6ª, della tariffa speciale 116, serie G, nonchè della tariffa

locale n. 209 per le reti Mediterranea ed Adriatica, e della classe VI soltanto per le ferrovie Sicule.

><

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, di comune accordo, hanno stimato equo di assimilare il grasso minerale, ricavato dallo scarto degli olî minerali, all' olio lubrificante od al solfuro di carbonio. In conseguenza di ciò la Direzione delle ferrovie del Mediterraneo, a nome anche delle altre due Amministrazioni, ha sottoposta all'approvazione governativa l' aggiunta nella nomenclatura delle tariffe della voce — *grassi minerali per macchina* — colla indicazione della classe IV e della tariffa speciale 106, serie C.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo:

L. 12,950 per modificazioni ed aggiunta di binarî ed impianto di 4 piattaforme ed una bilancia a ponte in stazione di Livorno Marittima;

L. 2,800 per costruzione nicchie per ricovero del personale fra i Km. 18,600 e 19,700 della linea Napoli-Metaponto;

L. 970 per applicazione bussola allo sportello delle Poste in stazione di Alessandria;

L. 750 per impianto illuminazione a gaz nei nuovi locali aggiunti al capannone merci G. V. in stazione di Roma-Termini;

L. 408.50 per trasposizione d' un disco verso Alessandria in stazione di S. Giuliano.

><

Sappiamo che la Società del Mediterraneo ha aperto la gara per la costruzione di un'impalcatura metallica sul torrente Ghiaro in stazione di Levanto. Importo dei lavori appaltati L. 108,500. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 17 corrente mese.

La medesima Società ha pure aperta la gara per costruzione di una cunetta in muratura fra i Km. 5,710.96 e 6,305.96 del tronco Battipaglia-Agropoli per un importo di L. 7000. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 20 corrente.

><

Il R. Ispettorato generale, in base alla gara tenutasi presso la Mediterranea, ha definitivamente aggiudicato all'Impresa Industriale Italiana di Napoli la costruzione e posa tavolati metallici ai ponti Fondo e Macellare della linea Taranto-Reggio col ribasso del 14.27 per cento.

><

Nella seduta del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo, che ebbe luogo il 7 andante, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Menzini Giuseppe per impianto armamento sulle calate della darsena Vittorio Emanuele al porto di Savona;

2. Colla Ditta Sogno Felice per restauro e consolidamento di parte del volto e piedritti della galleria De Barbieri sul tronco Moneglia-Deiva;

3. Colla Ditta Lattamlo Napoleone per alzamento della livelletta fra i Km. 52,050 e 52,680 della linea Sibari-Cosenza;

4. Colla Ditta A. Raggio e Ratto di Genova per fornitura di Kg. 50,000 di acciaio Martin-Siemens in mattonelle;

5. Colla Ditta Biagi Alfonso di Torre Annunziata per costruzione di muretti di chiusura in varî tratti del tronco Napoli-Torre Annunziata Centrale;

6. Colla Ditta Lavezzari Tomaso di Milano per appalto lavori di sostituzione al tavolato in legname di lamiere striate all'impalcatura del ponte sul Tanaro presso Asti, e generale ricoloritura dell' impalcatura stessa;

7. Colla Ditta Rosa Matteo di Roma per vagliatura massicciata su due tratte della linea Roma-Napoli e corrispondente fornitura e posa in opera del pietrisco di ricarico;

8. Coll'Impresa Industriale Italiana di Napoli per esecuzione opere metalliche occorrenti per la costruzione della sede del 2° binario sulla tratta Chiavari-Riva;

9. Colla Società del Tramvia Novi-Ovada per appalto lavori di terra, d'armamento, ecc., occorrenti per l'ampliamento della stazione di smistamento di Novi S. Bovo;

10. Colla Ditta Pasquale Cecchetti di Roma per appalto lavori di formazione della massicciata e posa dell'armamento e meccanismi fissi nella stazione di Roma-Trastevere;

11. Colla Ditta Bochumer Verein di Bochum per fornitura di ruote montate su assi, delle quali n. 36 paia a razze e 564 a disco;

12. Colla « Union Actien Gesellschaft für Bergan eisen und Sthal Industrie » di Dortmund per fornitura di Kg. 400,000 di lamiere di ferro;

13. Colla Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech di Savona per fornitura di Kg. 100,000 di lamiere in ferro.

><

Abbiamo da Cuneo che quella Camera di Commercio ed Arti ha instato presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, affinchè ottenga da quello dei Lavori pubblici di variare l'attuale orario sui tronchi ferroviarî Cavallermaggiore-Bra-Savona e Bra-Neive-Castagnole, in guisa che i viaggiatori provenienti da Savona col treno 446 e diretti per Santa Vittoria-Alba e Castagnole, non siano obbligati a fare una lunga fermata a Bra per aspettare la partenza dell'ultimo treno per Cavallermaggiore e di quello Neive-Castagnole.

><

Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviarî:

1. Progetto per l' impianto di una nuova stazione presso le Quote di Montepagano lungo la linea Ancona-Foggia;

2. Progetto per la costruzione di un passaggio presso la stazione di Udine, lungo la ferrovia Udine-Portogruaro;

3. Progetto di una ferrovia provvisoria per trasporti di materiali per la costruzione del primo tratto della cinta definitiva di Spezia;

4. Progetto della stazione di Massalombarda, lungo il tronco Conselice-Massalombarda-Diramazione Lavezzola-Lugo della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

5. Lavori complementari alla galleria di Montebove e suoi accessi lungo la ferrovia Roma-Solmona;

6. Provvista di materiale mobile per le ferrovie complementari della Rete Sicula;

7. Progetto di una ferrovia privata d' accesso alle Cave di lava Casallina presso la stazione di Lunghezza, lungo la ferrovia Roma Solmona;

8. Piano per la sistemazione dei binari sulle calate del porto di Genova.

Associazione Tramviaria in Italia

Sede Torino.

ADUNANZA DELL' UFFICIO DI PRESIDENZA.

Quest' oggi alle ore 1 pom. si radunano in Milano presso la Direzione dei Tranvia Interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona i signori Membri del Comitato permanente dell'Associazione per prendere ad esame i questionari, di cui vennero incaricati alcuni degli stessi Membri, riflettenti materie d'interesse generale dell'Associazione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. Il preventivo sommario della spesa di L. 524.800 occorrente per provvedere all'applicazione di apparecchi centrali idrodinamici, del sistema Bianchi-Servettaz nelle stazioni della linea Genova-Pisa, comprese fra Genova e Sarzana;

2. Il preventivo di L. 2200 occorrenti per provvedere all'impianto dell'illuminazione a gaz nel magazzino merci a grande velocità nella stazione di Pisa Centrale;

3. Il preventivo della spesa di L. 9200 occorrenti per i lavori di consolidamento della copertura e dei muri del fabbricato ad uso magazzino pel materiale fisso, in stazione di Napoli;

4. Il preventivo della spesa di L. 130 000 occorrenti per la costruzione di opere metalliche in corrispondenza al 6.o tronco della nuova linea di circonvallazione di Milano, compreso fra il Naviglio Grande e l'allacciamento della linea medesima con quella da Milano a Vigevano;

5. Progetto per la costruzione di gettate lungo la linea Torino-Genova, fra i chilom. 153.380 e 155.420, nonchè per il consolidamento di quelle esistenti presso Bolzaneto; spesa preventivata L. 60,500;

6. Progetto per riparazione ai danni cagionati alla linea Sibari-Cosenza in seguito al terremoto del 3 dicembre p. p. e perizia della spesa relativa in L. 104,000;

7. Contratto colla ditta Henschel e Sohn di Cassel, per la fornitura di una limatrice da metalli destintata alle officine di Taranto;

8. Contratto colla ditta Piatti e Rosazza di Torino pei lavori compresi nel 3.o gruppo delle nuove officine di Torino;

9. Contratto colla ditta Domenico Celesti di Siena per lavori di trasformazione di un capannone nelle officine di Siena;

10. Contratto colla ditta Donnarumma Beniamino di Portici per la sistemazione degli impianti allo scalo merci nella stazione marittima di Torre Annunziata;

11. Contratto colla ditta Tosco di Chiavari per l'impianto del 2.o binario fra Massa e Sarzana;

12. Contratto colla ditta Rosazza Gustavo e Società di Torino per la costruzione di un nuovo scalo merci a piccola velocità a Torino Succursale;

13. Contratto colla ditta Felice Nichelino per riparazione di guasti al sottovia al chilometro 51.027 della linea Troffarello-Chieri;

14. Contratto colla ditta Mongini Giuseppe di Savona per lavori al ponte sul rio Lodi a Miniera nella linea Savona-Bra.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa le seguenti proposte:

1. Proposta di lavori d'ampliamento della stazione di Ponte di Piave, nella linea da Treviso a Motta, spesa occorrente L. 6990;

2. Proposta per l'impianto di un nuovo circuito telegrafico diretto fra le stazioni di Verona e di Rovigo, per i cui lavori o provviste è necessaria la spesa di L. 13.975;

3. Proposta per il rifacimento in acciaio con rotaie da m. 12, modello meridionale, di m. 9216 di binario fra le progressive 732.017 e 741.233 della linea Bologna-Otranto, con una spesa di L. 77,549.65, escluso il costo del materiale di armamento;

4. Proposta per l'impianto di una casa cantoniera doppia, lungo la linea Lecco-Como, spesa necessaria L. 6812;

5. Proposta relativa alla costruzione di forni da pane presso alcune case cantoniere ed in alcune stazioni della linea Foggia-Napoli, spesa L. 6025;

6. Proposta per sostituire agli attuali apparecchi a campana, esistenti sulla linea Bologna-Firenze, altri apparecchi del sistema Siemens-Halske, con una spesa di L. 106.900;

7. Proposta per l'acquisto di una mola a smeriglio da impiantarsi nelle officine di Napoli, spesa occorrente lire 2687.50;

8. Proposta per l'acquisto di una pressa idraulica per montare assi da locomotive e da veicoli nelle officine di Firenze, spesa preventivata L. 21,500;

9. Proposta per la costruzione di una casa cantoniera e di una garitta nella trincea Vignacci, e per altri lavori, con una spesa totale di L. 5450;

10. Proposta per il completamento della massicciata lungo il tronco Porto d'Ascoli-Ascoli della linea da Ascoli a S. Benedetto, spesa necessaria L. 51,000;

11. Proposta di approvazione del contratto stipulato con la Società nazionale delle officine di Savigliano e con la Società franco-belga, per la fornitura di 129 carrozze di terza classe, la cui provvista è valutata in L. 969.872;

12. Costruzione di due tronchi di strada carrozzabile per mettere in comunicazione la strada provinciale di Quinzano con quella di Orzinovi a Nord ed a Sud della ferrovia all' ingresso Ovest della stazione di Brescia, L. 35.475;

13. Rifacimento in acciaio di m. l. 9350 di binario lungo il tronco Montegrotto-Rovigo della linea Padova-Pontelagoscuro, L. 68,896.39.

14. Miglioramento del servizio di alimentazione delle locomotive nelle stazioni di Parma e di Reggio Emilia, lire 14.835.

15. Rifacimento in acciaio di binari e deviatoi nella stazione di Orte, L. 21,867.53.

16. Completamento della massicciata lungo la linea Sondrio-Colico Chiavenna, L. 30.000.

17. Impianto di una bilancia a ponte a rotaie continue nella stazione di Spoleto, L. 6,407.22.

Ferrovia Ceva-Ormea. — L'appalto della costruzione del 3.o tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno della ferrovia Ceva-Ormea fra le progressive 19,609.55 e 27,362.92 fu aggiudicato provvisoriamente al signor Villoresi Luigi col ribasso del 28.30 0\|0 su L. 1,313.000. I fatali scadono il 20 marzo alle ore 12 merid. (V. notizie italiane, n. 6 del *Monitore*).

Cronaca parlamentare delle Ferrovie. — La Commissione della Camera incaricata di esaminare il progetto circa i provvedimenti ferroviarî (vedi numero precedente del *Monitore*) si è costituita eleggendo a presidente l'on. Branca, a vice-presidente l'on. Di Blasio ed a segretari gli onorevoli Sardi e Del Balzo.

Essa ha poi formulati, il 7 corrente, i quesiti da sottoporsi al ministro dei Lavori pubblici sugli articoli 1 e 2 della legge ferroviaria, quelli cioè che riguardano la Convenzione colla Società delle Ferrovie Meridionali.

Tramvia Novi-Ovada. — Gli azionisti di questa tramvia e della ferrovia Basaluzzo—Frugarolo in adunanza del 29 febbraio u. s. deliberarono all'unanimità di aumentare il capitale sociale da 1,500,000 a 3 milioni, onde ridurre in sede propria l'attuale linea posta in gran parte sul suolo pubblico, privato e prolungare la linea da Ovada e Molare intersecando la futura linea Genova-Ovada-Acqui-Asti. Trasformerebbesi così l'attuale tramvia in vera ferrovia, i cui punti d'allacciamento sarebbero a Novi-Ligure e Frugarolo sulla ferrovia Genova-Alessandria, e ad Ovada sulla nuova linea progettata dallo Stato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — I delegati delle Società ferroviarie della Svizzera occidentale (il presidente Bory, il direttore Colomb e l'amministratore Vessaz) sono partiti il 6 corrente per Roma, onde conferire col Governo per stabilire l'accordo circa l'anticipazione offerta dal Consorzio bancario italo-svizzero per la costruzione della galleria e delle linee di accesso al Sempione (Arona-Ornavasso e Domodossola-Dongo).

Ferrovie Francesi. — (*Vendita della Rete dello Stato*). — Il Ministro dei Lavori pubblici di Francia, senatore Loubet, intrattenne nella seduta del 1.o marzo il Consiglio dei Ministri sui diversi emendamenti che furono presentati alla Camera durante la discussione del bilancio dei Lavori pubblici.

Fra i più importanti accennò a quello del deputato Soubeyran che propone l'alienazione della rete ferroviaria dello Stato. A proposito di tale emendamento, il Ministro Loubet ha dichiarato che egli acconsentirebbe a tale vendita nel solo caso che vi fosse qualche Compagnia che volesse assumere la rete dello Stato senza garanzia alcuna.

Ma, mancando tale precisa condizione, egli non accetta la proposta alienazione.

Ferrovie strategiche tedesche. — Al Ministero della guerra dell' Impero Germanico si sta elaborando il progetto, da presentarsi alle Camere, per la pronta costruzione delle ferrovie strategiche. Per prime dovranno essere costruite quelle della Polonia e della Galizia. La somma che il ministro chiederà alle Camere a questo scopo sarà di 100 milioni di marchi.

Frattanto il Consiglio dell'Impero ha accordato d'urgenza 20 milioni di marchi per la sollecita costruzione delle ferrovie strategiche dell'Impero, specialmente per l'impianto, sulle ferrovie già esistenti in quelle regioni, del doppio binario. Così un ordine di Gabinetto del 28 dello scorso mese stabilisce pure l'immediata collocazione delle doppie rotaie sulle ferrovie strategiche dell'Alsazia e della Lorena. Dell'esecuzione di tale ordine è incaricata la Direzione delle ferrovie del Palatinato.

Ferrovie Russe. — Le ferrovie russe del Baltico e della Polonia ebbero l'ordine di comunicare a tutto il personale ed agli interessati che a datare dal primo gennaio 1889 saranno respinte tutte quelle merci provenienti dall'estero, i cui documenti, i cui indirizzi, le cui marche non siano scritte o tracciate in caratteri russi.

Ferrovia Belgrado-Salonico. — I giornali di Belgrado annunziano che l'*iradé* del Sultano, autorizzante l'apertura della linea Vranja-Uskub, fu sottoscritto e che tra un mese i treni circoleranno da Salonico a Belgrado.

L'*iradé* fu trasmesso alla fine di febbraio a Zihni pascià, ministro dei Lavori pubblici.

Ferrovia Metropolitana di Vienna. — Il proposito di dotare Vienna di una ferrovia metropolitana dura da assai tempo, e furonvi naturalmente molti progetti.

Quello Siemens e Halske può dirsi smesso; quello del Consorzio francese manca di pratica base, perchè il concorso dello Stato in simile impresa è cosa impossibile nelle attuali condizioni finanziarie. V'ha un gruppo di capitalisti inglesi, il quale ha iniziate trattative preliminari col governo; ma questo ha tosto risposto di voler prima conoscere i mezzi finanziarî di cui può disporre la Società.

Ferrovie Argentine. — La rete ferroviaria nel 1887 misurava la lunghezza di miglia 4,121 colla spesa di lire sterline 33,500,000. Il prodotto brutto fu di circa 26,000,000 di pesos, dando un beneficio netto di circa 12,000,000 ossia circa il 5 per 0\|0 sul costo di costruzione.

Notizie Diverse

Miniere dell'Isola d'Elba. — Presso le Segreterie delle Camere di Commercio del Regno è ostensibile, a chiunque ne faccia richiesta, copia del capitolato a stampa, in base al quale deve tenersi presso l'Intendenza di finanza in Roma, il 24 corrente, un pubblico incanto per l'affitto biennale delle miniere di ferro dell' Isola d' Elba e della fonderia di Follonica.

Da Atene a Brindisi — Annunciando nel dicembre dello scorso anno l'apertura della ferrovia Atene-Corinto-Patrasso, abbiamo accennato a più frequenti e stretti rapporti commerciali tra l'Italia e la Grecia. Possiamo ora aggiungere che il dipartimento della posta e dei telegrafi d'Atene occupasi a stabilire una rapida via di comunicazione tra la Grecia e l'Europa Occidentale per mezzo dell'Italia.

Un treno speciale partirà all'uopo da Atene per Patrasso, ove merci e viaggiatori saranno imbarcati direttamente per Brindisi. Il servizio marittimo sarà fatto dalla Società Panellenica due volte per settimana.

Ferrovia portatile. — Sotto questo titolo abbiamo diferito nel n. 8 la notizia del dono fatto dal Re dei Belgi al Sultano del Marocco di detta ferrovia; accenniamo ora all'impianto ed all'inaugurazione della medesima nei giardini dell'Agdal.

Il trasporto di tutti i pezzi di essa non fu senza difficoltà, tanto da Tangeri a Larache su d' un bastimento, quanto da Larache a Mequinez sul dosso di 110 camelli.

Il Sultano accordò per l'impianto uno dei suoi giardini privati, l'Agdal, un vasto parco di 60 ettari tutto cintato. Curve e pendenze furono all'uopo costrutte per dar prova dell'uso del materiale di costruzione e di trasporto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Titolo	3 Marzo	Marzo 10
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 788	781
» » Mediterranee	» 610	606
» » Sicule	» —	—
» » Sarde (preferenza)	» —	287
» » Palermo Marsala-Trapani	» 390	390
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 546	542
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 300	300
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno	» 250	250
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
» » » 2ª emiss.	» 310	310
» » Centrale Toscana	» 530	522
» » Meridionali	» 322,50	323
» » Sarde, serie *A*	» 316,50	317,50
» » » serie *B*	» 313,50	313
» » » 1879	» 316,50	318
» » Pontebba	» 470	475
» » Nord-Milano	» 265	265
» » Meridionali Austriache	» 295	295

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Navigazione Generale Italiana. — I signori portatori delle obbligazioni R. Rubattino e C. sono prevenuti che essendosi preceduto alla quindicesima estrazione di una delle serie componenti quel prestito, ne venne estratta la serie M.

Le 500 obbligazioni da L. 1000 cadauna di questa serie (250 in oro e 250 in carta) verranno rimborsate alla pari a partire dal 31 del corrente mese di marzo.

CONVOCAZIONI

Ferrovia Novara–Seregno. — Il 25 marzo alle ore 11 ant., si terrà l'Assemblea generale ordinaria nella Sede Sociale in Milano.

Società Nazionale delle Officine di Savigliano. — L'Assemblea generale ordinaria degli Azionisti è convocata per il 31 marzo alle ore una pom. nell'Ufficio della Società in Torino, Corso Vittorio Emanuele, n. 67.

Società anonima delle Ferrovie Nord-Milano. — Pel 31 marzo alle ore 1 1/2 pom., sono convocati in Assemblea generale ordinaria i signori Azionisti nei locali della Società in Milano.

Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche (Napoli). — Il 31 marzo all'una pom. nella Sede della Società, strada Molina, 24, palazzo Fondi, avrà luogo l'Asssemblea generale ordinaria degli Azionisti.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le
INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura della Calabria-Citeriore. (15 marzo, ore 11 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di prolungamento, di completamento e di sistemazione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato di Belmonte Calabro scende alla Marina omonima. Importo ridotto L. 75.430. Cauzione provvisoria lire 4000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Francavilla Fontana (Lecce) (16 marzo, ore 3 pom., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della strada interna di questo dell'abitato denominato Imperiale. Importo ridotto L. 30,812.17 oltre le imprevedute L. 3484.79. (V. n. 7 del *Monitore*).

Municipio di Bari (19 marzo, ore 11 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di riduzione dei locali dell'ex Liceo Cirillo ad uso ospedale consortile. Importo ridotto L. 58,959.41. (V. n. 5 del *Monitore*).

Prefettura di Torino (19 marzo, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'edifizio ad uso degli istituti di Anatomia, Patologia e Medicina legale della Regia Università di Torino. Importo L. 1,082.800. Cauzione provvisoria L. 35,000. Cauzione definitiva L. 100.000. Fatali 27 marzo, ore 11 ant. Lavori compiuti in 500 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Udine (21 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione di due tratte lungo il tronco compreso fra la stazione della Carnia e Pontebba della strada nazionale Pontebbana n. 2, e relative difese contro il torrente Fella nelle località dette « La Grande e la Piccola Abrasione » in Comune di Pontebba (metri 940.20). Importo ridotto L. 341,444.88. (V. n. 6 del *Monitore*).

R. Prefettura di Pavia (21 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo, ingrosso ed imbancamento del tratto d'argine destro di Po nella località Venesia Busca fre i segnali n. 38 e 46 nel comprensorio idraulico di Mezzanino Albaredo Arnaboldi. Importo L. 48,000.00. Lavori ultimati in 90 giorni. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Cava dei Tirreni (22 marzo, ore 10 ant., definitivo). — Appalto della manutenzione delle strade del Comune suddetto; 1.o lotto: Pianesi S. Arcangelo, Passiano. Importo ridotto L. 2805.28. - 2.o lotto: Castagneto, S. Cesareo, Corpo L. 1680. - 3.o lotto: Caliri, Dupino, SS. Quaranta, Arcara. Marini, Alessia L. 2383.82. - 4.o lotto; S. Pietro Annunziata L. 1250. - 5.o lotto: Pregiato, S. Lucia L. 1760. (V. n. 5 del *Monitore*).

Prefettura di Torino (23 marzo, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'edifizio ad uso degli istituti di chimica generale, Chimica farmaceutica e Tossicologia della R. Università di Torino. Importo L. 890,000. Cauzione provvisoria L. 25.800. Cauzione definitiva L. 75.000. Lavori ultimati in 500 giorni. Fatali 31 marzo, ore 11 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Alessandria (25 marzo, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per la manutenzione novennale del tronco di strada nazionale n. 28 da Asti a Chivasso, compreso fra la sua diramazione da quella provinciale Asti-Torino ed il confine colla provincia di Torino (metri 36.603). Importo annuo L. 38,138.58. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva mezza annata. Fatali a giorni 15.

Direzione Straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Taranto) (26 marzo, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori subacquei a vapore a profondità fino a 12 metri sotto il livello del mare, innanzi l'Arsenale in costruzione e nel canale navigabile fra la rada ed il mare piccolo di Taranto. Importo L. 1,500.000. Cauzione L. 15.000. Lavori compiuti in 500 giorni.

Direzione straordinaria del Genio Militare per la R. Marina (Venezia) (26 marzo, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per l'ampiamento del fabbricato ove hanno sede: la Direzione Generale, quella di Commissariato, quella degli Armamenti nell'Arsenale Militare Marittimo. Importo L. 180.000. Lavori ultimati in giorni 600. Cauzione L. 17.000.

Comune di Mileto (31 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste necessarie alla costruzione della strada obbligatoria del Comune di Mileto dalla nazionale n. 36 a Comparne per Paravati (metri 4667) Importo ridotto L. 45.668.

Intendenza di Finanza in Livorno (5 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la **vendita** - 1. di 180.000 chilog. di rame rosetta dello stabilimento Montanistico di Agorco, repartiti in dodici lotti del peso ciascuno di chilogr. 10.000, a in altri dodici lotti del peso ciascuno di chilogr. 5000 a L. 1.50 al chilo. - 2. di 5,500 chilogr. di rame malleabile in piastre, ripartiti in cinque lotti di una tonnellata ciascuno, e il sesto lotto di chilogr. 500 a L. 1.50 al chilo. - 3. di 4.700 chilogr. di rame malleabile in verghe, ripartiti in quattro lotti di una tonnellata ciascuno e il quinto lotto di chilogr. 700 a L. 1.65 il chilo. - Cauzione provvisoria L. 1000 per ciascun lotto. Cauzione definitiva il decimo.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera di *N. 2 Casotti Telemetrici*, sistema Amici per la Batteria Pozzarello presso S. Stefano per conto del Ministero della Guerra.

R. Prefettura di Cagliari. — L'appalto dei lavori di manutenzione e delle provviste per l'illuminazione dei fari e fanali della provincia di Cagliari nel biennio 1888-90, venne aggiudicato al signor Picchi Giuseppe, Cagliari, per L. 63,092.65. (V. n. 6 del *Monitore*).

Prefettura di Mantova. — L'appalto dei lavori per la sistemazione dell'argine sinistro di Po in fronte a Cicognara tra i segnali 1 e 9, Comprensorio Viadana, fu aggiudicato al signor Ghirardini Annibale a Este, per L. 31,431.95.

Direzione del Genio Militare di Piacenza. — L'appalto della costruzione delle scuderie per due batterie d'Artiglieria nella Caserma di Sant'Agostino in Piacenza, venne aggiudicato al signor Roncari Carlo, Piacenza, per L. 33.456.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 21 *al* 29 *Febbraio* 1888.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio: Rete principale	4050	4027		
» secondaria	531 — 4581	423 — 4450	131	—
Media in esercizio	4565	4401	164	—
Viaggiatori	592,533.29	947,690.78	4,842.51	—
Bagagli e Cani	55,338 85	54,728.30	610.55	—
Merci a G. e P. V. accel.a	220 957.27	219,886.89	1,070 38	—
Merci a P. V.	1,199,860 61	1,143,654.77	56,205.84	—
(2) TOTALE	2,428,690.02	2,365,960.74	62,729.28	—
Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 29 *Febbraio* 1888.				
Viaggiatori	30,901,824 18	28 953,605.56	1,948,218.62	—
Bagagli e Cani	1,522,016 84	1,377,154.32	144,862.52	—
Merci a G. e P. V. acc.a	7,681,988.04	7,044,415 01	637,573.03	—
Merci a P. V.	38,705,341.16	35,645,383.22	3,059,957 94	—
(2) TOTALE	78,811,170.22	73,020,558.11	5,790,612.11	—
(3) Prodotto per chilometro.				
della decade	533.19	534.80	— —	1,61
riassuntivo	17,363 11	16,690.41	672 73	— —

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Gennaio 1888.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli	Chil. 12	10,220.55	329.60	10,550.15
Torino-Ciriè Lanzo	» 32	25,976.10	9,015.40	34,991.50
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	11,835.85	12,014.70	23,850.55
Santhià-Biella	» 30	21,425.51	23,344.70	44,770.21
Fossano-Mondovì	» 24	3,604.70	220.80	3,825.50
Sassi-Superga	» 3	327.25	»	327.25
Basaluzzo Frugarolo		582.65	146.90	729.55
TOTALE		73,972.61	45,072.10	119,044.71

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 29 *Febbraio* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori.	2,608.75	11,618.65	737.55	1,806 95	737.90	2,167.15	1,466.10	2,482.15	3,689.35	1,619.20	1,201.65	3,729.40
Bagagli . . .	79.75	218.60	14.75	12.70	6 20	51.80	0.05	8.60	22 25	20.80	91.45	73.90
Merci G. V.	554.70	1,160.80	72 65	222.00	230.75	160.50	25.15	49.80	224 45	46 50	»	63 60
Id. P. V. A.	22.15	1,040.15	»	»	»	77.35	»	»	»	134.00	»	6.00
Id. P. V.	4,052.20	3,844.70	674 50	1,697 65	1,597 30	514.30	329.10	68.15	846.80	501.10	»	148.80
Totali. .	7,317.55	17,882.90	1,499.45	3,733.30	2,592.15	2,971.10	1,820.40	2,608.70	4,782.85	2,321.60	1,226.10	4,021.70

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

6ª Decade — Dal 21 al 29 febbraio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	641.520 15	34.424 00	250.095 11	1.038.722 45	26.485 75	1.991.247 46	3.980 00	500 31
1887	718.501 08	35.187 03	196.546 62	1.003.621 25	29.408 22	1.983.324 20	3.980 00	498 32
Differenze nel 1888	+ 77.000 93	+ 763 03	+ 53.548 49	+ 35.101 20	+ 2.922 47	+ 7.923 26	»	+ 1 99
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	4.729 612 39	239.477 31	1.807.998 44	7.073.825 78	195.556 15	14.016.470 10	3.980 00	3.529 28
1887	4.567.865 47	203.944 53	1.520.705 00	6.659 999 09	172.040 99	13.094.555 08	3.980 00	3.290 09
Differenze nel 1888	+ 161.746 92	+ 35.532 8.	+ 287.293 44	+ 413.826 69	+ 23.515 16	+ 921.915 02	»	+ 239 17
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	25.215 25	876 90	4.155 10	23.102 10	1.195 90	54.545 25	805 00	67 76
1887	24.841 59	657 15	2.572 21	19.431 48	1.086 17	48.588 60	701 00	69 31
Differenze nel 1888	+ 373 66	+ 219 75	+ 1.582 89	+ 3.670 62	+ 109 73	+ 5.956 65	+ 104 00	+ 1 55
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	219.512 40	5.358 07	29.773 01	209.600 84	7.454 05	471.698 37	805 00	585 94
1887	177.817 14	3.395 68	19.181 6.	145.410 43	5.557 33	351.062 19	698 18	502 55
Differenze nel 1888	+ 41.695 26	+ 1.962 39	+ 10.591 40	+ 64.190 41	+ 1.936 72	+ 120.636 18	+ 106 82	+ 83 39

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	1.632 35	1.498 10	+ 134 25	9.224 30	8.535 20	+ 689 10
Merci	496 30	415 5	+ 81 15	3.385 50	3.071 75	+ 310 75
Introiti diversi	80 55	66 35	+ 14 20	560 10	548 25	— 11 85
Totali	2.209 20	1.979 60	+ 229 60	13.169 90	12.158 20	+ 1.011 70

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

23ª Decade — Dall'11 al 20 febbraio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	93.372 70	2.261 72	7.562 17	100.942 06	2.162 49	206.301 14	606 00	340 43
1887	103.848 06	2.768 10	9.148 53	91.767 16	1.885 63	209.417 48	606 00	345 57
Differenza nel 1888	— 10.475 36	— 506 38	— 1.586 36	+ 9.174 90	— 276 86	+ 3.116 34	»	+ 5 14
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 FEBBRAIO				
1887-88	2.051.673 54	42.199 05	263.747 74	2.398.987 92	46.301 97	4.802.910 22	606 00	7.925 59
1886-87	2.574.200 58	54.621 92	258.921 83	2.544.267 88	51.677 83	5.483.690 04	606 00	9.018 99
Differenza nel 1888	— 522.527 04	— 12.422 87	+ 4.825 91	— 145.279 96	— 5.375 86	— 680.779 82	»	— 1.123 40
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	4.245 28	30 79	197 14	1.405 82	46 05	5.925 08	64 00	92 58
1887	2.880 70	32 30	61 87	669 43	35 0.	3.679 35	31 00	118 69
Differenza nel 1888	+ 1.364 58	+ 1 51	+ 135 27	+ 736 39	+ 11 —	+ 2.245 73	+ 33 00	— 26 11
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 FEBBRAIO				
1887-88	89.143 62	1.283 54	8.716 45	25.721 80	827 02	125.692 43	64 00	1.963 94
1886-87	76.729 28	846 65	2.066 36	6.589 32	991 85	87.223 46	31 00	2.813 66
Differenza nel 1888	+ 12.414 34	+ 436 89	+ 6.650 09	+ 19.132 48	— 164 83	+ 38.468 97	+ 33 00	— 849 72

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI. Sabato, 17 Marzo 1888 NUM. 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

RELAZIONE MINISTERIALE

(Continuazione e fine, vedi n. 10)

Adesso pertanto che si conoscono, e si possono valutare con grande approssimazione gli impegni del passato, non dobbiamo oltre indugiare a far conoscere il pensiero, o se meglio piace, i motivi che consigliarono il governo a presentare le proposte che si contengono nel disegno di legge sottoposto alle vostre deliberazioni.

I nostri intendimenti nella materia che riguarda le costruzioni ferroviarie sono ancora gli stessi, che ebbimo più volte l'opportunità di manifestare, a malgrado che la bisogna sia venuta via via crescendo fra le mani, e le difficoltà della esecuzione sieno cresciute del pari.

Le promesse date al paese si hanno da mantenere; e siccome, senza motivi gravissimi, non può capire nella mente che si possa sospendere il lavoro sopra le linee ferroviarie in costruzione, noi crediamo che un governo illuminato e giusto non possa rimanere insensibile ai lamenti delle popolazioni, che invocano la costruzione, o almeno un principio di costruzione delle altre linee decretate parimenti per legge, quando non è dimostrato, nè si potrebbe dimostrare, che per le prime concorresse sempre una vera e plausibile ragione di preferenza. La strada ferrata è considerata tale uno strumento necessario del vivere civile, che male, nè impunemente si sopporta fino la sembianza di una disparità di trattamento, che non abbia fondamento sopra valide e convincenti considerazioni di diritto e di fatto.

Ma tutto ciò non vuole ancor dire, e non dice affatto, che tutte le impazienze sieno legittime, e queste vogliano essere soddisfatte senza una giusta estimazione delle condizioni generali del credito, della finanza e del lavoro, che caratterizzano il momento presente, e senza tener conto primieramente della somma degli impegni che già dobbiamo assolvere in relazione al passato, e che voi, o signori, siete in grado, attualmente, di apprezzare.

È piuttosto vero, che in presenza delle passività conosciute, e di quelle che si devono fin da ora prevedere una sosta poteva diventare inevitabile, se non fosse intervenuto un provvedimento legislativo a liberare il fondo ordinario delle costruzioni dalla spesa che per molti anni ancora si doveva riprodurre, per la continuazione dei lavori sulla Eboli-Reggio, e la Messina-Cerda; e difficilmente si potrebbe evitare, anche adesso, quando si volesse continuare nel sistema di costruire le nuove ferrovie, come s'è fatto in passato, con alienazione di rendita perpetua, o con obbligazioni ferroviarie.

Ben altri sono in tal parte gli intendimenti ed i propositi del governo, e quali essi veramente sieno, noi prendiamo a dir con poche parole, che sono specialmente destinate a rendere ragione delle proposte, che siete chiamati ad esaminare.

Il programma, a dir così, al quale si è inspirato il governo, si compendia nelle proposizioni seguenti:

Anzitutto, noi crediamo che, fatta eccezione di alcune linee, dove i lavori non sono molto sviluppati, o per le quali primeggiano considerazioni di altra natura che consigliano a prendere un diverso provvedimento, spetterà ancora allo Stato di provvedere direttamente, coi mezzi e coi metodi ordinari, alla costruzione dei tronchi che mancano tuttavia a completare le linee in costruzione. Un complesso di considerazioni, e diciamolo pure, il principio della *divisione del lavoro* che non si può a piacere violare, persuadono a proseguire in tal parte, per la stessa via che si è battuta fino a questi giorni: alla quale però si associa inesorabilmente il bisogno di ricorrere al credito, in forma di obbligazioni ferroviarie onde soddisfare il prezzo delle opere che verranno appaltate. Quindi una spesa che si verserà sui bilanci venturi, dal 1888-89 in poi, e particolarmente su quelli del primo quadriennio, (veggasi il quadro n. 4) tantochè a voler rimanere nei limiti dello stanziamento normale, avanzerà soltanto qualche piccola somma per essere destinata alle nuove costruzioni; se pure non avverrà, come già si dubita, di dover chiedere nuovi

fondi, per completare le linee indicate nella tabella annessa alla legge del 24 luglio 1887.

Una sola cosa vogliamo aggiungere, ed è, che l'amministrazione dovrà resistere a tutte le tentazioni di procedere a nuovi appalti, prima che siano in pronto i progetti esecutivi, sovra dei quali si possano fondare le più chiare previsioni: avvegnachè nella insufficienza dei progetti che molte volte servirono di base alle aste risiede la causa principale delle differenze veramente grandi, talvolta enormi, che si sono manifestate fra le previsioni ed il costo effettivo dei lavori.

Per attuare questo concetto, non è però mestieri che intervenga un atto legislativo, giacchè il governo tiene già i poteri ed i mezzi necessari per compiere il suo disegno. Ma un voto esplicito di Parlamento occorre per mettere mano alle nuove costruzioni, secondo i divisamenti nei quali è venuto il governo, ed a questo fine mirano gli articoli 1, 2, 3 e 4 del presente disegno di legge, i quali si inspirano ad un ordine di idee, che sottoponiamo, senza riserbo, alla vostra saviezza.

O noi ci inganniamo a partito, o conviene mettere un freno ed un limite a questa continua emissione di titoli di Stato, e pur volendo che dentro un ragionevole periodo di tempo le promesse date al paese si convertano in realtà, si deve ricorrere ad altri mezzi, e fare appello ad altre forze, a tutte le forze che possono concorrere ad un medesimo fine senza abusare soverchiamente delle risorse del credito. Non si deve d'altronde dimenticare, che verrà la volta di mandare ad effetto la promessa data coll'art. 20, della legge 27 aprile 1885, quella cioè di stanziare nei bilanci 1896, 1897 la somma necessaria per la costruzione di altri mille chilometri di ferrovie; la qual promessa non si saprebbe tenere così facilmente, se a quel tempo lo Stato dovesse ancora attingere largamente al credito, per condurre innanzi i lavori delle linee in costruzione. È così non si vuol tacere che per parecchi anni la Cassa per gli aumenti patrimoniali delle ferrovie dovrà ricorrere alla stessa fonte per avvisare alle più urgenti necessità dell'esercizio ferroviario, che non è lecito nascondere, o dissimulare.

Desiderosi pertanto di escire dal campo delle vuote teorie per entrare sovra quello dei fatti, non abbiamo esitato ad aprire trattative colla Società delle ferrovie meridionali, perchè assumesse la costruzione e l'esercizio di alcune linee ferroviarie che segnano una lunghezza di 436 chilom., e da queste trattative è sorta la convenzione sottoscritta nel 18 gennaio ora scorso, che abbiamo l'onore di presentare alla vostra approvazione.

La Camera giudicherà se nelle circostanze presenti convenisse e si potesse agevolmente ricorrere ad altre vie, con uguale sicurezza di pronto ed intiero successo. Se da senno si dice di voler fare, bisogna ricorrere a tutte le forze vive del paese, perchè aiutino a risolvere il grande problema; ed oggi più che mai, innanzi alle urgenti necessità di nuove emissioni di titoli di Stato per soddisfare le passività già conosciute, appare manifesta la convenienza di mettere a profitto il credito e le attitudini delle grandi Compagnie ferroviarie, col vantaggio incomparabile di poter misurare di un tratto, ora e poi, tutta l'estensione degli impegni che lo Stato si assume.

Ciò in tema di principio. Quanto alle condizioni del contratto ed alla ragionevolezza dei corrispettivi che si sono stabiliti coll'anzidetta convenzione, risponde la nota illustrativa che viene allegata alla presente relazione.

L'articolo 2 richiede un chiarimento speciale.

Il tronco Isernia-Campobasso forma parte e complemento della linea di 3.a categoria Solmona-Isernia-Campobasso, cosicchè nei riguardi dell'esercizio, e possibilmente della costruzione, si deve desiderare e volere, che questo tronco vada sottoposto al medesimo trattamento che si vuol fare alla parte principale dell'intiera linea segnata al n. 28 della tabella *C* annessa alla legge 29 luglio 1879.

Ma i progetti esecutivi del tronco Isernia-Campobasso erano, e sono tuttora allo studio per parte degli ingegneri del Governo, e l'altro Contraente non era e non è particolarmente in grado di rendersi esatto conto della natura delle opere e della spesa; mancavano cioè, e mancano tuttora, quelle notizie di puro fatto, che sono assolutamente indispensabili per venire agli accordi su basi ragionevoli ed eque. Per le quali cose a noi è sembrato, che non si dovesse indugiare più a lungo a stringere gli accordi definitivi e concreti per il tronco di maggior lunghezza e di maggior costo, che è quello da Solmona ad Isernia, ed oggi vi domandiamo un voto di fiducia per trattare e concludere colla stessa Società la concessione del ripetuto tronco Isernia-Campobasso, coi medesimi criteri che servirono di norma al Governo nella stipulazione del contratto principale. In questo periodo di tempo i progetti d'arte saranno allestiti, e le parti si potranno mettere d'accordo sopra dati di fatto sicuri e concreti.

L'articolo 3 domanda di essere svolto con qualche maggiore ampiezza, ossia che voglia essere considerato in sè stesso, ossia ancora, perchè importa che sia accompagnato da opportune dichiarazioni che ne esprimano il vero e proprio significato, e mettano in chiara luce il pensiero del Governo, che nella scelta dei mezzi obbedisce al desiderio unico e costante di distribuire i benefizi dello Stato, con quello spirito di equità che assicura a tutti l'eguaglianza del trattamento.

La proposta che si contiene in questo articolo di poter rinviare a tempo lontano il prezzo delle opere che verranno aggiudicate al migliore offerente, muove singolarmente dal medesimo pensiero di sostituire entro certi limiti questa all'altra forma di debito che si deve ancora creare, per saldare gl' impegni attuali, e ultimare i lavori sopra le linee in costruzione.

Questa facoltà che venne consentita al Governo coll'art. 3 della legge 24 luglio 1887 per le linee Eboli-Reggio, Messina-Cerda, noi crediamo che possa venire estesa con frutto alle linee menzionate nell' articolo 3 del presente disegno di legge. A quella maniera che gli interessi delle obbligazioni ferroviarie figurano fra le spese ordinarie del bilancio, anche gli interessi delle somme che si spenderanno annualmente per le costruzioni dovrebbero essere comprese nel bilancio della spesa, parte ordinaria; e più tardi, vogliamo dire ad opera finita, verrebbe la volta di soddisfare il debito capitale sotto la forma di annualità, comprensive degli interessi e dell'ammortamento del capitale corrispondente al prezzo delle costruzioni debitamente accertato.

É un sistema questo che vuole essere considerato, e perciò giudicato, così nei pregi come nei difetti che presenta. Per alcuni anni, e fino a che si dovrà ricorrere al credito in larghe proporzioni per saldare gli obblighi del passato, dovrebbe crescere il carico del bilancio, perchè agli interessi dei titoli di nuova creazione si aggiungeranno quelli del capitale che si andrà spendendo annualmente nelle costruzioni; poi, crescerà l'onere annuale per l' estinzione graduale di questo capitale, che dovrebbe essere ammortizzato in uno spazio di tempo, mettiamo di 30 o 40 anni, minore di quello fissato dalle obbligazioni ferroviarie, a partire dal giorno in cui i lavori fossero compiuti e collaudati. Ma quando non si preferisca sospendere a dirittura le nuove costruzioni, od elevare considerevolmente nel primo quadriennio la dotazione massima consentita dalla legge del 27 aprile 1885 (ciò che noi non vogliamo), questo, che il Parlamento ha già approvato nel 1887, è parso a noi il metodo migliore che prometta di condurre ad una soluzione altrettanto pratica, come è questa che abbiamo divisato di sottoporre alle vostre deliberazioni.

Oltre a ciò, essa risponde meglio al concetto espresso in ogni tempo, che si debba sostenere colle forze del bilancio una parte delle spese che occorrono per le costru-

zioni ferroviarie, e con la valutazione resa più facile degli oneri che in tempo prossimo verranno a gravare il bilancio dello Stato, si sentirà vieppiù la necessità di pigliare i provvedimenti che l'interesse della finanza dovrà suggerire.

Non vogliamo però, e non dobbiamo nascondere che preferiamo ancora di tentare gli accordi con le Società concessionarie dell'esercizio, quando esse accettino di costruire a condizioni eque di prezzo e di mora, tutte o parte delle linee indicate nell' articolo 3, che a termini delle Convenzioni approvate con la legge del 27 aprile 1885, sono tenute ad esercitare. Imperciocchè l'esperienza, una dolorosa esperienza di tutti i giorni, ha sgraziatamente confermato la verità della vecchia sentenza, che la migliore e la più soda garanzia di una buona costruzione si ottiene realmente, allorchè questa viene affidata a chi è chiamato ad esercitare la strada che si tratta di costruire.

Per le quali cose noi desideriamo mettere la Camera in sull'avviso, che il governo non intende punto di rinunziare al disegno di appiccare trattative colle Società esercenti per affidare alle medesime, secondo le condizioni dell'art. 3, la costruzione delle ferrovie indicate in detto articolo, che per contratto sono in diritto e nell' obbligo di esercitare; nel quale caso, allora cioè che si giungesse a stringere gli accordi, per tutte o per alcune delle linee anzidette, le relative convenzioni dovrebbero essere sottoposte all'approvazione del Parlamento. Ma gioverà pure, e potrà conferire grandemente al successo delle trattative, che il Governo si senta investito di altri mezzi che si potranno mettere efficacemente in opera, tuttavolta che convenga tentare altre vie, per giungere ad uno stesso risultato. Ed è perciò che preghiamo la Camera a voler approvare le disposizioni di questo articolo 3, che in ogni caso additerà al Governo la via che dovrà seguitare.

Posto, pertanto, che questi divisamenti trovino favore presso il Parlamento, rimarrebbe a provvedere:

1. Alla continuazione, per mezzo di nuovi appalti, da farsi coi metodi ordinari, delle opere che tuttora occorrono ad ultimare le linee in costruzione, non comprese nell'articolo 3.

2. Alle poche linee di 2ª, 3ª e 4ª categoria, delle quali non venne ancora appaltata veruna parte, e che non figurano nel ripetuto articolo 3.

Ora, noi non proviamo alcuna difficoltà ad affermare, o piuttosto a ripetere quel che fu detto più sopra, che cioè si commetterebbe un grave errore economico, finanziario e politico, qualora si sospendessero più oltre, specialmente per alcune linee di maggiore importanza, gli appalti per la costruzione dei tronchi che mancano ad averle ultimate. Citiamo fra queste le linee di 1.a categoria Parma-Spezia, Faenza-Firenze, e dopo di queste la Cuneo-Ventimiglia, della quale si dovranno pure sollecitare i lavori, in considerazione del molto tempo che richiederà necessariamente la costruzione di tanti chilometri di galleria. Ci siamo pertanto adoperati a valutare la spesa occorrente, in relazione ai progetti conosciuti, e così avviene, che possiamo sottoporre al vostro esame un quadro (n. 5) dei nuovi impegni che si dovranno assumere in ciascuno degli esercizii 1888-89, 1889-90, 1890-91, 1891-92, colla indicazione della piccola rimanenza che peserà ancora sui bilanci successivi, così per i lavori già appaltati, come per quelli che si devono appaltare per l' ultimazione delle linee, e dei tronchi di linee già in costruzione.

A maggior chiarezza di cose, e perchè ciascuno possa formarsi una idea possibilmente chiara ed esatta della situazione, si sono aggiunte le cifre che indicano i carichi annuali di altra natura che restano a soddisfare, e così si arriva facilmente a discernere che col 1891-92 sarà estinta la parte maggiore del debito contratto, e da contrarsi in conseguenza dei nuovi appalti, se la dotazione del bilancio 1889-90 sarà elevata ai 140 milioni 836,215 lire, e nel biennio seguente lo stanziamento annuale sarà ancora di 102 milioni; senza contare i contributi degli Enti morali, che dovranno figurare separatamente in entrata, ossia in aggiunta ai fondi che verranno annualmente assegnati dal Parlamento.

Però da questo specchio che riflette gli impegni che già si prevedono, in relazione ed in corrispondenza di determinati stanziamenti che devono figurare nei bilanci dell'entrata, vien fuori il convincimento, che quando piaccia alla Camera di approvare la prima parte dell' articolo 5, che si presenta in sostituzione dell' art. 6 del disegno di legge per l'assestamento del bilancio 1887-88 e poscia soppresso, si potrà senza alcun dubbio attuare il proposito spiegato con la seconda parte dell'art. stesso, di prelevare sulla dotazione del bilancio per l' esercizio 1889-90 una prima somma di quindici milioni per avvisare alla costruzione del secondo gruppo di ferrovie non comprese in alcuno degli articoli del presente disegno di legge, nè tampoco nei quadri 3, 4 e 5 allegati alla presente relazione.

Di questa guisa verrà soddisfatto il precetto dell'art. 2 della legge 24 luglio 1887, che imponeva il reintegro dei fondi alle linee che ne erano state private, e poichè l'ultimo risultato dei provvedimenti da noi proposti sarà quello di consentire una disponibilità alquanto maggiore sul fondo delle costruzioni, a partire specialmente dall'esercizio finanziario 1892-93, si può con fondamento ritenere, che quando lo Stato non debba più provvedere i capitali occorrenti alla costruzione delle linee contemplate dagli articoli 1, 2 e 3, si potrà con un assegno annuo, che stia fra i 50 ed i 60 milioni, durante un periodo di altri cinque anni, giungere al termine delle costruzioni di questo secondo ed ultimo gruppo delle nostre ferrovie.

Il programma del Governo abbraccia, dunque, e comprende tutte, senza distinzione, le ferrovie decretate con leggi dello Stato, le quali dovrebbero essere tutte ultimate entro un determinato periodo di tempo, se non avvengano fatti che male si possano colla mente d'uomo prevedere. Laonde ci teniamo dispensati dall' obbligo di scendere a speciali dimostrazioni, che occorrendo si potranno addurre con molta facilità, per giustificare il diverso raggruppamento delle linee ferroviarie, concepito e coordinato sostanzialmente ad uno stesso fine, che è quello di arrivare per diverse vie alla soluzione del problema che agita e travaglia tanta parte del popolo italiano.

Non è altrimenti, gioverà dirlo un' altra volta, non è altrimenti che si possa aver fede di vincere le presenti difficoltà. Non è con preconcetti intendimenti, con antipatie morbose, o con teorie troppo assolute, ma sì piuttosto con vicendevoli concessioni ispirate al sentimento del bene pubblico, che si potrà venire a capo di una soluzione degna ed onesta.

Ed adesso che ci siamo ingegnati a svolgere succintamente le ragioni principali che stanno in favore delle proposte che si contengono nel presente disegno di legge, scendiamo ad esaminare brevemente le conseguenze finanziarie dei provvedimenti che, in obbedienza alle disposizioni contenute nell'articolo 4 della legge 24 luglio 1887, abbiamo l'onore di sottoporre alle vostre sapienti deliberazioni.

Nel prossimo e nel successivo esercizio, gli oneri della finanza si continueranno a regolare sulla misura degli stanziamenti predisposti dalle leggi precedenti, e l'applicazione dei nuovi provvedimenti condurrà appena ad un piccolo aumento di spesa, sotto forma di interessi, che si dovranno accreditare ai costruttori delle ferrovie Eboli-Reggio, Messina-Cerda, e delle altre linee contemplate nell'articolo 3 del presente disegno di legge.

Imperciocchè, per questo primo biennio 1888-89, 1889-90, il contratto inteso colla Società Adriatica non impegna la finanza in veruna spesa, e dovendo trascorrere uno spazio di tempo abbastanza lungo, innanzi che i lavori su altre linee sieno avviati e condotti innanzi con qualche speditezza, non è da presumere che i capitali fruttiferi impiegati in queste costruzioni possano essere di tale

entità, che traggano a dover pagare nel primo biennio una somma considerevole, a titolo d'interessi.

Ma nei successivi esercizi, a cominciare cioè dal 1890-91, il carico del bilancio si andrà via via svolgendo sotto una triplice forma: quella dell'interesse sui titoli ferroviari che si continueranno ad emettere per la continuazione dei lavori e per la costruzione delle nuove linee che si devono appaltare a conto diretto dello Stato; l'altra dell'interesse che si dovrà corrispondere agli assuntori delle linee contemplate nell'articolo 4 della legge 24 luglio 1887, e nel 3 del presente disegno di legge, in relazione alle opere che si andranno successivamente costruendo; la terza rifletterà nelle sue manifestazioni le conseguenze del contratto di concessione, le quali consistono in un concorso fisso durante il decennio 1890-91 al 1900-1901, e nella corresponsione di una sovvenzione chilometrica che arriverà, dopo otto anni, al punto massimo, continuativo fino all'anno 1966.

D'altra parte, non accadrà più di continuare così a lungo, nè in proporzioni così larghe, come nel quadriennio 1886-87-1889-90, nel sistema tenuto e che ancora si dovrà seguitare, di ricorrere direttamente al credito pubblico con successive emissioni di titoli ferroviari; perciocchè vi ha ragione a credere che in ciascuno dei vegnenti esercizi (1890-91, 1891-92) l'assegno non sarà superiore ai 102 milioni, e nel quinquennio successivo, in corso del quale tutte le linee decretate per legge vorrebbero essere ultimate, la dotazione annua dovrebbe oscillare fra i cinquanta ed i sessanta milioni, al più.

Noi non ci dissimuliamo tuttavia la gravità dell'onere che verrà a pesare sul bilancio dello Stato, a partire specialmente dal 1890-91 in poi, onde sovvenire a tutte queste necessità. E la cosa si fa più grave ancora, perchè il disegno di alleggerire gli impegni di un lontano avvenire e lo stesso proposito di condurre innanzi le opere con qualche sollecitudine, di maniera che le promesse di tempo date dal legislatore nel 1879 si possano dire mantenute, si risolveranno in una maggiore spesa attuale che ricadrà sulla parte ordinaria del bilancio a cominciare dall'esercizio 1890-91.

Ma non è da oggi, che il governo vi ha manifestato il pensiero che i mezzi ordinari del bilancio debbono essere adoperati in una certa misura a comporre lo stanziamento annuo destinato alla costruzione delle ferrovie complementari; che anzi l'articolo 5 del progetto di legge presentato alla Camera nella seduta del 18 aprile 1887 per autorizzazione di maggiori spese e di altri provvedimenti ferroviarii, conteneva il precetto che a cominciare dall'esercizio 1890-91 una somma non inferiore a venti milioni si dovesse prelevare sui fondi ordinari del bilancio, per completare il fondo annuale delle costruzioni.

Torna dunque oggi, sebbene in forma alquanto diversa, il pensiero, manifestato altra volta, che si ispira ad un concetto onesto e salutare, ed invita opportunamente governo e parlamento a regolare gli atti, a seconda degli impegni che si assumono in cospetto del paese.

Signori deputati!

Non è solamente per atto di ossequio alle deliberazioni del Parlamento, che noi vi abbiamo presentato le proposte che aspettano il vostro autorevole suffragio. Il governo del Re è persuaso, che non si dovesse indugiare più oltre ad affrontare risolutamente questa grande questione, che tiene divisi gli animi e solleva tante querele, alle quali par venuto tempo che si metta termine una buona volta, senza vani impianti, e con provvedimenti egualmente giusti ed imparziali.

Se questi, che dopo maturo studio vi presentiamo non rispondessero a così alto fine, Voi saprete pigliare altre risoluzioni che nella vostra saggezza giudicherete più conformi ai veri e grandi interessi della patria. Ma indugiare più oltre, non giova, e potrebbe nuocere alla cosa pubblica ed alla quiete del paese; e però noi ci aspettiamo, che in questo od in altro modo vi piacerà secondare gli onesti intendimenti, che il governo del Re vi ha lealmente e schiettamente manifestato.

LE VETTURE FERROVIARIE

Nota sui vantaggi e sugli inconvenienti delle vetture a compartimenti separati e delle vetture a intercircolazione per i viaggiatori

Compilazione di H. GONDRY

Ing. Capo Direttore presso le Ferrovie dello Stato Belga.

(Continuazione e fine vedi n. 9)

VII.

Attentati criminali.

La questione — se il modello delle vetture possa, fino ad un certo punto, facilitare od impedire gli attentati criminali nelle strade ferrate — fu discussa in Francia da una Commissione ufficiale (1).

Questa Cammissione constata, nella sua relazione, come in Francia abbiavi opinione, generalmente sparsa ma superficiale, che il materiale ad intercircolazione dia importanti garanzie di sicurezza e che, sostituendolo al materiale a compartimenti separati, si diminuirebbero d'assai e forse si impedirebbero affatto i pericoli di attentati criminali.

Ma la Commissione, fondandosi sulle statistiche che essa allega alla relazione, esprime l'opinione che ciò non è punto dimostrato e che il tipo del materiale per i viaggiatori pare avere assai poca influenza nella sicurezza dei viaggiatori contro gli attentati.

Le statistiche, infatti, pubblicate dalla Commissione danno notizia di numerosi assassinii commessi nelle vetture a intercircolazione o nelle vetture a compartimenti separati, nelle quali gli intermezzi elevansi soltanto a mezza altezza.

Checchè si faccia, è fuor di dubbio che i delitti saranno commessi in ferrovia, a quel modo che si commettono per le vie e per le piazze, in pieno giorno e talvolta al cospetto di un gran numero di persone.

Ma in confronto tra il numero degli attentati ed il numero dei viaggiatori ben dimostra come il pericolo di essere assassinato in ferrovia sia davvero minimo.

Tant'è che i viaggiatori non se ne preoccupano guari; e la stessa premura colla quale eglino cercano di prendere posto nelle vetture a compartimenti separati, ben lo dimostra.

Queste vetture presentano il gravissimo inconveniente di facilitare talvolta al grassatore il modo di prendere posto, tutto solo colla vittima designata in un compartimento ben chiuso donde difficilmente pervengono ai compartimenti vicini le grida (2). Or bene, i viaggiatori,

(1) L'opinione pubblica erasi in Francia vivamente commossa per l'assassinio del signor Barême, prefetto del dipartimento dell'Eure, perpetrato il 13 gennaio 1886. Una Commissione fu incaricata di studiare e proporre i mezzi opportuni per dare ai viaggiatori nuove garanzie di protezione e di sicurezza. Questa Commissione presentò la relazione il 28 maggio 1886, nella quale appunto si è esaminata la questione se il tipo delle vetture possa avere una qualche influenza sulla sicurezza dei viaggiatori. La *Revue générale des Chemins de fer* ha poi, nella puntata del novembre 1886, pubblicata la Circolare Ministeriale indirizzata alle Compagnie delle Strade ferrate in seguito ai lavori di questa Commissione.

(2) È tuttavia accaduto parecchie volte che i viaggiatori dei compartimenti vicini hanno intese le grida e sono intervenuti a tempo per impedire il delitto o per fare arrestare il grassatore.

piuttosto che cercare di ovviare a tale inconveniente collo starsi in compagnia di altri, studiansi, al contrario, di isolarsi e preferiscono i compartimenti affatto vuoti, quantunque ciò li esponga a viaggiare a due, con un individuo qualsiasi che prende posto all'ultimo momento e animato forse dalle più cattive intenzioni (1).

Se certi delitti, adunque, hanno avuta molta pubblicità e destata viva commozione nel pubblico, non è men vero che i viaggiatori sono tuttavia convinti che gli attentati sulle strade ferrate costituiscono un fatto eccezionale. E non è men vero che i viaggiatori preferiscono di correre i rischi, ben pochi del resto, del viaggiare soli, piuttosto che rinunziare ai vantaggi del viaggiare isolati.

Si può, al più, considerare separatamente i tentativi di assassinio ed i tentativi di furto.

L'assassinio è raramente commesso senza lotta o senza grida. Nelle vetture a intercircolazione, è lecito sperarlo, questa lotta e queste grida possono, il più delle volte, essere intese dai viaggiatori vicini, che, accorrendo prontamente, possono impedire il delitto od arrestare il grassatore.

Ed invece un ladro destro, si porterà via il portafogli, l'orologio e perfino i bagagli di un viaggiatore addormentato, senza attirare l'attenzione di alcuno e senza destare il dormiente derubato. Il materiale a intercircolazione facilita adunque questa specie di reati, essendochè dia modo al ladro di circolare nel treno per cercarvi una occasione favorevole di allontanarsi dopo commesso il furto o per frammettersi agli altri viaggiatori e porsi in sicurtà prima che corra la voce del furto.

Nelle vetture a compartimenti separati, invece, il viaggiatore può soventi addormentarsi con quasi assoluta sicurezza, tanto quando egli sia completamente solo, quanto se egli sia in compagnia di persone che gli inspirano fiducia. Egli sa che tale compagnia non può modificarsi, senonchè alla successiva stazione, talvolta assai lontana; ed in tale caso, il fermarsi del treno, l'apertura della porta, la corrente d'aria fredda basteranno generalmente a svegliarlo.

Nelle vetture a intercircolazione, questa sicurezza viene meno: il viaggiatore non vi si trova mai solo; ad ogni momento, durante il suo sonno, può sopravvenire qualcuno che gli porti via la sua valigia senza essere visto da altri. Se egli prende sonno, è quasi — salvo le debite proporzioni — come se egli si addormentasse su di una banca di una pubblica piazza. E questo paragone non è esatto, che nel caso in cui si tratti di vetture formanti un solo compartimento. Le vetture a corridoio centrale od a corridoio laterale offrono maggiore facilità ai ladri. In esse il ladro ha tutta l'opportunità della libera circolazione ed ha, nello stesso tempo, tutto il vantaggio di compiere il furto al sicuro d'ogni sguardo indiscreto.

L'isolamento, a cui danno luogo le vetture a compartimenti separati, permette altresì di riservare compartimenti speciali alle signore sole, a persone che portano seco grossi valori, ecc., ecc.; ed in tali compartimenti può aversi quel maggior grado di sicurezza che non si trova nel materiale ad intercircolazione.

D'altra parte, lo stesso controllo, che si fa durante la marcia del treno, può, sino ad un certo punto, considerarsi come un mezzo a prevenire gli attentati alla vita dei viaggiatori; e noi abbiamo già visto come il materiale a intercircolazione faciliti appunto il controllo durante la marcia del treno.

Tuttavia questo aumento di sicurezza è assai debole cosa; perchè il malfattore aspetterà che la guardia abbia fatta la sua ispezione e potrà, dopo essa, essere quasi certo che l'ispezione non sarà rinnovata che dopo la stazione seguente.

Riassumendo infine ogni cosa, si può ripetere colla Commissione francese del 1886 che l'isolamento procurato dal materiale a compartimenti separati e le facilitazioni per la circolazione procurate dal materiale a corridoio costituiscono circostanze opposte di cui il malfattore, secondo i casi, sa ugualmente valersi a tutto suo vantaggio (1).

(1) È accaduto altresì che l'assassino si è introdotto nel compartimento, percorrendo le banchine mentre il treno era in marcia.

VIII.

Conclusioni.

Le osservazioni emesse precedentemente hanno posta in evidenza la capacità delle vetture a compartimenti separati quando le fermate sono numerose e vicine e quando vi ha affluenza di viaggiatori.

L'impiego delle vetture a intercircolazione, per i treni che fanno servizio tra una grande città ed i luoghi circonvicini, non può essere giustificato che dalla speciale condizione di poter fare il controllo dei viaggiatori e specialmente la distribuzione dei biglietti durante la marcia del treno, senza dover ricorrere alla circolazione sulle banchine esterne delle vetture.

Sopra le linee di piccolo traffico, il controllo, totale o parziale, dei biglietti durante la marcia del treno permettono una riduzione nelle spese; e si può, per tale ragione, essere tratti ad impiegare, con esclusione di qualsiasi altro, il tipo di vettura che meglio si presti a questo modo di esercizio.

Per altra parte, la circolazione delle guardie sulle banchine delle vetture espone questi agenti a certi rischi da cui è bene sottrarli. Ma, come fu già detto, la sicurezza per le guardie è ottenuta aumentando, fino ad un certo punto, i rischi per i viaggiatori.

Ad ogni modo, l'impiego delle vetture a intercircolazione produce, per i treni metropolitani o di circonvallazione, una maggiore durata delle fermate nelle stazioni.

Gli orari dei treni del Métropolitain Railway di Londra e della Stadtbahn di Berlino non potrebbero avere attuazione se questi treni fossero composti di vetture a intercircolazione.

E nel caso in cui si decida di fare uso di vetture ad intercircolazione per i treni di circonvallazione, il tipo da adottarsi, a quanto pare, è quello delle vetture ad un solo compartimento; perchè è questo appunto che dà modo ai viaggiatori di prendere prontamente posto, senza l'intervento del personale del treno.

Per i treni a lungo percorso, pei quali sono rare e prolungate le fermate, gli inconvenienti, ai quali danno luogo le vetture a intercircolazione per rapporto alla salita e discesa dei viaggiatori, possono porsi in non cale.

Le vetture a corridoio laterale, riunendo i vantaggi dei compartimenti separati ed i vantaggi della intercircolazione, devono pure essere preferiti per tali treni; e specialmente per i treni di lusso, nei quali si impiega il personale necessario a prestare ai viaggiatori i piccoli servizi che possono occorrere, a far loro conoscere le comodità che la intercircolazione offre loro, a prevenire opportunamente quelli che debbono scendere, ad aiutare il carico e lo scarico dei bagagli che i viaggiatori portano seco, ecc., ecc.

(1) La Commissione ha proposto, invece, di estendere e perfezionare i mezzi di chiamata, posti a disposizione dei viaggiatori e di fare, negli intermezzi che separano i compartimenti, alcune aperture a vetri fissi che permettano una certa sorveglianza tra compartimento e compartimento.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ieri (16) si riunì il Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo. In assenza del conte Belinzaghi, presiedeva il vice-presidente comm. Pariani.

Il comm. Massa informò dettagliatamente sulle pratiche in corso col Governo per assumere la concessione di alcune linee complementari (in totale

chilometri 389), e il Comitato, riferendosi alle deliberazioni già prese dal Consiglio sull'argomento, gli confermò ampio mandato di ultimare le trattative e stipulare la convenzione relativa.

Sappiamo infatti che il comm. Massa è ripartito la sera stessa per Roma, dove già trovasi il conte Belinzaghi.

><

È noto che alla vigilia della scadenza del trattato di commercio colla Francia fu tenuta in Roma una conferenza tra l'on. Presidente del Consiglio dei Ministri ed i sigg. Cav. Tardy, Conte di Dienheim Brochocki, Comm. Breda e Cav. Cenni, amministratori e rappresentanti delle Acciaierie di Savona, Terni, Sesti e Pra.

Sappiamo ora che, in seguito a tale conferenza, nelle nuove proposte presentate in questi giorni dal nostro Governo a quello francese le voci di tariffa riguardanti materiali in acciaio per ferrovie, guerra e marina furono lasciate libere e non comprese fra quelle che faranno oggetto di ulteriori trattative.

L'importanza della nuova industria siderurgica per il nostro paese è grandissima. Essa si è sviluppata soltanto dopo la preavvisata denunzia dei vecchi trattati, ed in modo che occasionò già la spesa di oltre cento milioni d'impianto ed occupa più di 10,000 operai.

><

Siamo informati che la Società delle strade ferrate Meridionali ha preso tutte le disposizioni necessarie per sollecitare l'ultimazione dei lavori della linea da Portogruaro a Casarsa. L'Impresa Arnaboldi-Bottelli, assuntrice dei lavori, sta ultimando con alacrità le opere in corso, ed è già arrivata con la posa dell'armamento da Casarsa a San Vito del Tagliamento.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Faenza-Firenze ha presentato il progetto di appalto per la fornitura degli scambî e relativi crociamenti occorrenti per l'armamento delle stazioni comprese nel tronco da Fognano a Marradi della linea predetta. Il numero dei deviatoi considerati in progetto è di 41, di cui 14 con disco fanale girevole e 27 senza disco. La spesa preventivata per la fornitura ammonta a lire 60,000.

><

Ci informano da Novara che quella Giunta Municipale, interprete dei sentimenti e dei bisogni della città non solo, ma della intera provincia, ha rivolta vivissima istanza a S. E. il Ministro dei lavori pubblici affinchè nel più breve termine possibile venga assicurata l'attuazione del valico ferroviario del Sempione mediante raccordo della linea Novara-Domodossola col nuovo *tunnel*, facendo voti che lo sbocco di esso abbia luogo possibilmente sul territorio italiano.

><

Sappiamo che il Municipio di Vercelli ha rimesso alla Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo il progetto per la costruzione di un nuovo ponte sulla Sesia, compilato dall'ufficio tecnico provinciale di Novara, per lasciare il ponte attualmente esistente ad uso esclusivo della ferrovia.

><

Ci consta che con decreto ministeriale in data 4 corrente la Società del Mediterraneo venne autorizzzata ad effettuare la spesa di L. 156,800 per costruzione d'una tettoia metallica pel servizio viaggiatori in stazione di Livorno S. Marco.

><

Con Decreto ministeriale del 13 corrente la detta Società è stata pure autorizzata all'impianto di apparati centrali per la manovra di scambî e segnali (sistema Saxby-Farmer) nella stazione di Gallarate, con una spesa preventivata di L. 134,900.

><

È stata approvata la spesa di L. 69,380 per l'impianto dell'illuminazione alettrica nei riparti calderai e montaggio delle nuove officine di Torino.

><

Dietro proposta delle Società esercenti le reti Mediterranea e Adriatica, fu dal governo autorizzata l'attivazione del prezzo di L 12,75 pei trasporti di petrolio in partite da kg. 10,000 per carro in servizio diretto italo-svizzero da Venezia marittima a Chiasso (transito) e l'estensione al servizio italo-germanico del prezzo suddetto e di quello di L. 12.85 valevole da Venezia (S. Lucia) a Chiasso (transito) pei trasporti consimili in servizio italo-svizzero, nonchè l'attivazione di speciali prezzi per gli stessi trasporti da Genova (San Benigno), Sampierdarena e Savona marittima al transito di Pino.

><

Siamo informati che, in base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta Colletta Michele di Torano Latarico l'impianto di binari e carrello trasbordatore per la sistemazione dei marciapiedi in stazione di Metaponto, col ribasso del 13.37 per 0|0;

Alla Ditta Fratelli Invitti e C. di Milano l'impianto delle officine di riparazione veicoli presso Rivarolo Ligure, col ribasso del 25.55 per 0|0.

Alla Ditta Santaniello Angelo di Montoro Inferiore l'impianto del servizio merci in stazione di Palma, col ribasso del 10.26 per 0|0.

><

Il 10 andante la Società del Mediterraneo ha aperto la gara per la fornitura in opera della tettoia metallica in stazione di Livorno S. Marco. L'importo dei lavori appaltati è di lire 152,000 e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 26 corrente.

Il giorno 13 corrente poi la Società stessa ha indetta la gara per fornitura, impianto e manutenzione d'una siepe viva di bianco spino sulla tratta Torino Succursale-Brandizzo per un importo di lire 9,720, Il termine utile per le offerte scade alle 10 ant. del 26 andante.

><

Il Consiglio di Stato, nella scorsa settimana, ha esaminato il progetto per l'appalto a licitazione privata del tronco Casalbuono-Lagonegro della linea Sicignano-

Castrocucco (Eboli-Reggio, linea interna). Questo tronco misura la lunghezza di 13,500 chilometri, dei quali 5,492 in galleria e 8,008 all'aperto.

Il parere è stato favorevole con riserve simili a quelle con cui fu accompagnato il precedente relativo al progetto per i sei tronchi Pisciotta-Castrocucco.

Abbiamo ragione di credere che per questo secondo lotto si farà la licitazione nello stesso giorno che per l'altro. Vennero già spedite le lettere d'invito in numero di 9, cioè: a 5 Imprese italiane, 3 inglesi e 1 francese.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al R. Ispettorato generale, il progetto per la costruzione di una grande tettoia metallica per il fabbricato viaggiatori della stazione di Ferrara; per lavori di ampliamento e sistemazione del fabbricato stesso; e per la costruzione di un fabbricato isolato per servizi secondarî.

L'importo presunto della spesa da incontrarsi per l'esecuzione di tutti i lavori che sono considerati nel progetto, ammonta a lire 404,000. Il totale dei lavori previsti dovrà formare oggetto di tre appalti distinti, riguardanti: il primo, le opere murarie ed accessorî; il secondo, la fornitura dei serramenti; ed il terzo, la provvista ed il collocamento in opera della tettoia metallica. Alla esecuzione dei lavori dovrebbe procedersi a mezzo di licitazione privata.

La tettoia dovrà avere la lunghezza di m. 127 e la larghezza di m. 26.70. Essa si compone di 16 centine circolari a tirante orizzontale rialzato e di due centine speciali sulle fronti.

><

Ci informano da Caserta che quella Amministrazione provinciale ha fatto tenere al Ministero dei Lavori pubblici una sua deliberazione, colla quale si rinnovano voti al Governo perchè nella assegnazione dei 1000 chilometri di nuove ferrovie di 4ª categoria, autorizzati colla legge del 27 aprile 1885 sia tenuto presente il tronco da Telese a Caianello il cui progetto già è stato sottoposto all'esame del Ministero predetto.

><

L'Amministrazione provinciale di Sondrio ha ripresentato al Ministero dei Lavori pubblici il progetto tecnico per una ferrovia da Tirano a Grosio, accompagnato dalle osservazioni fatte dall' Ingegnere compilatore del progetto stesso sulle obbiezioni sollevate dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

L' Amministrazione predetta ha instato perchè il progetto in parola venga ripresentato all'esame del prefato Consesso.

><

Il Circolo dei Commercianti di Como, che rappresenta il piccolo commercio di quella Città, ha inoltrato istanza al Ministero dei Lavori pubblici perchè sia negata la concessione della ferrovia Saronno-Mendrisio, domandata dal Comune di Milano a compimento della diretta Milano-Saronno-Mendrisio, proponendo in surrogazione un'altra linea che sarebbe la Milano-San Pietro-Camnago-Como-Chiasso-Mendrisio.

Ora a tutela dei loro interessi, minacciati dal Circolo dei Commercianti di Como, le Rappresentanze dei Comuni posti lungo il tracciato della linea domandata da Milano, hanno contrapposto una loro istanza che hanno indirizzata in questi giorni all'on. Ministro dei Lavori pubblici, colla quale domandano per varie considerazioni che venga accordata al Comune di Milano la concessione della linea Milano-Saronno-Mendrisio.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al R. Ispettorato generale di essere autorizzata ad accordare ai portatori dei biglietti a tariffa ordinaria, o ridotta, (esclusi però quelli militari) da oltre Caserta ad oltre Nocera e viceversa, rilasciati per la via di Nola, la facoltà di percorrere anche la via di Napoli; la quale, benchè più lunga è la più preferita, essendochè a quest'ultima stazione fanno capo tutti i treni nelle due direzioni.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha chiesto al R. Ispettorato generale di essere autorizzata a concedere alla Ditta Paolo Mazzi di Milano (proprietaria di varie fornaci di calce nel territorio di Parè e Valmadrera presso Lecco) un prezzo speciale pei trasporti di calce da Lecco per le stazioni di Olgiate, Cernusco, Asnago, Usmate, Arcore, Monza, Sesto, Milano, Melegnano, Tavazzano, Lodi, Lissone, Desio, Seregno, Albate-Camerlata, Como, Pavia, Gaggiano, Abbiategrasso, Vigevano, Bressana e Voghera: con obbligo alla Ditta di un traffico minimo annuale di 400 vagoni di merce.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

1. Che possa approvarsi il progetto relativo ai lavori di completamento dei due tronchi Viterbo-Montefiascone-Grotte Santo Stefano della ferrovia Viterbo-Attigliano per l'importo presunto di L. 89,675, nonchè l'atto di sottomissione per l'esecuzione dei lavori medesimi;

2. Che possano approvarsi gli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Ballerio Carlo, costruttrice del tronco da Mandolossa a Provaglio, nella ferrovia Parma-Brescia-Iseo, nonchè l'atto di transazione concordato colla Impresa medesima in ordine ai maggiori compensi da essa reclamati;

3. Che possano essere approvati la perizia e l'atto di sottomissione concernenti i maggiori lavori necessari per la costruzione del tronco da Ceva a Nocetto, della ferrovia Ceva-Ormea;

4. Che possa essere approvato il progetto di consolidamento di una nuova frana fra i chilometri 1053 e 1233 della linea da Taranto a Brindisi, i cui lavori sono preventivati dell'importo di L. 64,000, e che possa procedersi alla esecuzione dei lavori medesimi nel modo proposto dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate;

5. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti possano approvarsi i seguenti progetti:

a) progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali pei lavori d' ingrandimento della stazione di Maggianico nella linea da Bergamo a Lecco;

b) nuovo progetto presentato dalla Società predetta per opere di ampliamento delle stazioni di Trani e Molfetta nella linea Bologna-Otranto;

c) progetto d'ampliamento e completamento della stazione di San Severino e di una condotta d'acqua in servizio della medesima; ammettendo che possa procedersi all'esecuzione dei lavori relativi, nel modo proposto dal R. Ispettorato generale;

d) progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Nord-Milano per ampliamento di binarî nella stazione di Bovisa.

Il prefato Consesso ha inoltre dato il suo avviso: sugli atti di collaudo dei lavori per l'armento dei tronchi ferroviari da Ravenna a Cervia lungo la linea Ravenna-Rimini; sulla domanda della Ditta Girolamo Rotto per esonero di multa nella quale sarebbe incorsa per ritardata consegna di una partita di stecche e piaste provviste per l'armamento del 2° tronco della ferrovia da Roma a Solmona.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Preventivo di spesa per acquisto del materiale mobile per le ferrovie complementari della rete Sicula:
2. Progetto d'appalto del 3° tronco Scordia-Militello della ferrovia Valsavoia-Caltagirone;
3. Progetto di sistemazione della stazione di Terni lungo la linea Orte-Ancona;
4. Progetto per l'impianto di un parco vagoni nella stazione di Mestre;
5. Allaciamento della linea Cuneo-Mondovì in stazione di Mondovì;
6. Domanda della Società esercente per comporre i treni della tramvia Verona-S. Bonifacio con 6 vetture;
7. Progetto per l'applicazione di chiusure metalliche avvolgibili alle tettoie del porto di Genova;
8. Capitolato speciale d'appalto per la fornitura di meccanismi fissi per le ferrovie complementari.

><

Ci scrivono da Cuneo che dagli Enti Morali interessati si fanno vive premure al R. Ispettorato generale affinchè ai treni odierni sulla linea da Cuneo a Mondovì, ne sia aggiunto un altro in partenza da Ceva nelle prime ore del mattino, con arrivo a Cuneo verso le ore 7 antimeridiane.

><

Nella seduta del Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo, che ebbe luogo il 16 corrente, vennero approvati, fra gli altri, i seguenti contratti:

1. Colla Società Italiana dell'industria del gaz sedente in Milano, per fornitura del gaz occorrente per l'illuminazione delle stazioni d'Asti, Casale, Como, Monza e Novara;
2. Colla Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano per appalto lavori di costruzione della tettoia metallica pel fabbricato viaggiatori della stazione di Roma-Trastevere;
3. Colla Ditta Zoppi Giovanni di Ceva per appalto lavori di costruzione opere di difesa alla ferrovia in corispondenza alle progressive 46403 e 46523 della linea Savona-Bra;
4. Colla Ditta Henschel et Sohn di Cassel per fornitura di 20 locomotive a 6 ruote accoppiate e di 20 tenders relativi;
5. Colla Ditta Allegri Carlo di Signa per appalto lavori di costruzione muretti di chiusura di alcuni tratti di ferrovia fra Roma Termini-Roma S. Paòlo e Roccasecca;
6. Colla Ditta F. Paccagnella di Torino per fornitura di 150,000 viere d'acciaio per tubi bollitori delle locomotive;
7. Colla Ditta G. Raggio e C., successori a F. Fischer di Firenze, per fornitura di 6000 tonnellate di carbone inglese in mattonnelle reso franco su vagone nelle officine del fornitore a S. Giovanni a Teduccio presso Napoli;
8. Colla Ditta Vitali Domenico di Roma per appalto lavori di costruzione delle soprafondazioni del fabbricato viaggiatori in stazione di Roma Trastevere;
9. Colla Ditta Facchetti Luigi e C. di Torino per fornitura di m. c. 545 di legname abete in tavole;
10. Colla Ditta Lori Tito di Firenze per appalto lavori di costruzione marciapiedi, piano caricatore, tettoia e binari merci in stazione di Capalbio;
11. Colle Ditte Kigum Vittorio, Casana Ernesto e Massimino e Sciolli per acquisto terreno occorrente per l'impianto della stazione di smistamento a Torino;
12. Colla Ditta Gozzi Luigi di Verona per fornitura di m. c. 320 di legname larice in tavole;
13. Colla Ditta Fratelli Feltrinelli di Milano per fornitura di m. c. 255 di legname abete in tavole:
14. Colla Ditta Agostino Scarpa di Venezia per fornitura di m. c. 110 di legname larice in tavole;
15. Colla Ditta Canavesio Giovanni di Torino per fornitura di 2250 lanterne a globo per trasporti militari;
16. Colla Ditta Gaslini Pietro di Pavia per fornitura di Kg. 20,000 d'olio di lino cotto.

><

Sono in corso di firma da parte dei Ministri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori publici i seguenti decreti:

1. Decreto mediante il quale nell'allegato 8°, annesso alle vigenti tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate, è autorizzata l'aggiunta di un Capo VI contenente le tariffe e condizioni pei trasporti in provenienza o in destinazione dallo scalo marittimo di Napoli, in conformità di analoga proposta presentata dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo di accordo con quella delle ferrovie dell'Adriatico;
2. Decreto col quale il Concessionario della ferrovia Arezzo-Fossato è autorizzato: *a*) — ad instituire una tariffa speciale a piccola velocità per le merci in genere, col vincolo di peso minimo di tonnellate 5 per carro, per le merci delle prime due classi e di tonnellate 7 per quelle della 3.a e 4.a classe, e coi prezzi per tonnellata-chilometro di lire 0.140; 0.110; 0.080; e 0,055, rispettivamente per le quattro classi; più il diritto fisso di lire 1.60 per le due prime e di lire 1.20 per le altre; *b*) — ad instituire una tariffa locale a piccola velocità per le spedizioni di merci di 3.a e 4.a classe in partenza da Umbertide con peso minimo di 7 tonnellate per carro ed il diritto fisso di lire 1.20 oltre ai prezzi di lire 0.073 e 0.050 per tonnellata-chilometro rispettivamente per

ciascuna delle due classi predette; *c*) — ad istituire una tariffa speciale a grande velocità per le merci in genere di peso fra Kg. 101 a 500, 501 a 1000 e al dissopra di 1000, coi prezzi per tonnellata-chilometro rispettivamente di lire 0.400; 0.350; 0.300 e col prezzo minimo di lire 0.70 per spedizione; *d*) — a sopprimere la indicazione delle tre zone di percorrenza della tariffa speciale n. 1 a piccola velocità pel trasporto di bestiame a carro completo, instituendo il prezzo unico di lire 0.380 per carro-chilometro, oltre al diritto fisso di lire 1.00 per carro; *e*) — a ridurre il diritto fisso pei trasporti in servizio cumulativo a lire 1.10 per le merci delle prime due classi ed a lire 0.70 per quelle appartenenti alle ultime due. Quest'ultimo decreto autorizza anche l'adozione di altre modificazioni ed aggiunte alle vigenti tariffe che si rendono necessarie per effetto delle variazioni sopra accennate;

3. Decreto che autorizza la modificazione della attuale voce della tariffa; *peli di bestie bovine*, nell'altra: *peli di animali bovini lavorati per la fabbricazione dei feltri*, e l'aggiunta della nuova voce: *peli di animali bovini greggi da concime* (*in calce*), con indicazione della classe VI, W e della tariffa speciale comune 123 serie G.

4. Decreto mediante il quale è autorizzata nella nomenclatura delle vigenti tariffe l'aggiunta della voce: *carbone vegetale* (*polvere e mondiglia di*) con indicazione della classe 7.a e della tariffa speciale 122, serie C per le ferrovie dell'Adriatico e del Mediterraneo; e della classe 7.a della tariffa speciale 7 serie B con peso minimo di 6 tonnellate, per le ferrovie della Sicilia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione governativa:

1. La proposta per il rifacimento in acciaio di m. 1816 di binario in ferro e di 11 deviatoi in stazione di Orte (linea Roma-Orte) con un preventivo di spesa di L. 21.868;

2. Id. per il rialzamento delle vasche del rifornitore nella stazione di Reggio Emilia e per l'impianto di due gru, spesa preventivata L. 14.835;

3. Id. per sgomberare la cava di pietra presso la stazione di Porretta dalle materie di rifiuto accumulatevisi, spesa necessaria L. 13.200;

4. Id. per il completamento della massicciata sulla linea Sondrio-Colico-Chiavenna, con un preventivo di L. 30.000;

5. Id. per l'impianto di una bilancia a ponte bilico, a rotaia continua, in stazione di Spoleto (linea Orte-Foligno-Falconara), spesa presunta L 6407.

6. Id. per il rifacimento in acciaio di m. 9250 di binario in ferro lungo il tronco Montegrosso-Rovigo, della linea Padova-Pontelagoscuro, spesa preventivata L. 68.896, escluso il costo del materiale metallico di armamento;

7. Id. di modificazioni da eseguirsi nel piano superiore del fabbricato viaggiatori della stazione di Roma per sistemare gli uffici del movimento e della trazione, spesa prevista in L. 7700;

8. Progetto per la costruzione di una nuova latrina in stazione di Terni, spesa preventivata L. 3280;

9. Proposta per l'acquisto e per l'impianto nelle officine di Foggia di un tornio parallelo a filettare, spesa prevista L. 5805.

10. Id. per l'acquisto di n. 26 carri serbatoi per trasporti di petrolio e di 20 carri serbatoi per trasporto di acqua, spesa occorrente L. 235.731;

11. Id. per l'acquisto di due carri serbatoi per trasporto del gas compresso per la illuminazione delle carrozze, spesa presunta L. 31.776;

12. Id. per la provvista dei meccanismi fissi da impiantarsi sul tronco Lecco-Oggiono Camerlata e dei legnami per l'armamento del tronco Oggiono-Camerlata. L'armamento della linea devesi incominciare nel prossimo aprile. Le provviste considerate nella predetta proposta riguardano la fornitura di: 2 piattaforme del diametro di m. 4.50; 2 grue idrauliche; 20 segnali a disco girevole; 2 vasche rettangolari in ferro per rifornitore; 5 stadere a ponte fisso a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate (sistema Bianco-Opessi); 22 cuori capovolgibili in acciaio fuso; 22 deviatoi completi, di cui 14 destri ed 8 sinistri. La spesa totale all'uopo occorrente ammonta a L. 271,185. Questa somma comprende l'importo del legname speciale per deviatoi, delle traverse e delle sagome di carico che verranno somministrate dalla Società delle Meridionali.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione delle ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici, per la superiore approvazione i seguenti progetti;

1. Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Fratta-Grumo, L. 17.200;

2. Ampliamento e sistemazione del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Gallese, L. 29.200;

3. Ricambio dell'armamento in corrispondenza al Ponte sul Brenta, linea Peschiera-Venezia, L. 15,652.32;

4. Costruzione di una tettoia metallica e ampliamento del fabbricato viaggiatori in stazione di Ferrara, L. 404.000;

5. Impianto nelle Officine di Firenze di un carrello trasbordatore e di due bilancie a ponte a rotaia continua, L. 26.884;

6. Sistemazione e completamento degli scali merci, nella stazione centrale di Napoli, L. 168.100.

Ferrovia Subiaco-Mandella. — Il Municipio d Subiaco ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di massima per la costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario dalla stazione di Mandella, lungo la nuova linea Roma-Sulmona, a Subiaco, chiedendone la concessione col massimo sussidio governativo di L. 3000 per la durata di anni 70, a termini dell'art. 5 della legge 24 luglio 1887.

La progettata ferrovia è lunga km. 23 ed importerebbe la spesa di L. 3,019,929.90.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. – Ieri ebbe luogo in Torino l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Anonima Canavese per la strada ferrata Torino Ciriè-Lanzo.

L'adunanza, a cui intervennero 182 azionisti, rappresentanti 15,750 azioni, era presieduta dall'avv. Romualdo Palberti, presidente del Consiglio d'Amministrazione.

Il comm. Arcozzi Masino diede lettura della relazione del Consiglio di Amministrazione.

In essa gli amministratori si dichiararono lieti di annunziare che l'esercizio del 1887, senza che siano sopravvenuti fatti eccezionali, segna un aumento sull'esercizio che lo precedette.

Gl'introiti dell'esercizio, depurati delle tasse erariali, di bollo e della quota del servizio telegrafico, sommarono a lire

535,006.07, con un aumento di L. 5340,94 sul corrispondente introito dell'anno 1886. A questa cifra devono aggiungersi gli introiti fuori esercizio.

E così il prodotto totale dell'esercizio 1887 risultò in lire 560.300.92, con lire 5,798.68 in più di quello ottenuto nell'anno 1886.

Dichiarasi fortunato il Consiglio di potere annunziare che trovasi ora soddisfatto il voto dell'Assemblea dell'anno scorso, essendosi posto termine ai lavori per la costruzione del tramvia Torino-Venaria per quella parte che dal territorio di Venaria porta alla stazione di Torino.

Ora ogni cosa è in pieno assetto, e col prossimo orario estivo verranno attivati i treni tranviarii.

Soggiunge la relazione come il Consiglio abbia creduto in quest'anno di introdurre notevoli migliorie nella formazione dell'orario estivo di prossima attuazione.

La relazione si chiude con un sincero ringraziamento all'indirizzo di tutti i suoi impiegati. Dopo la relazione dei sindaci, che propongono l'approvazione del bilancio, si legge il bilancio dello scorso esercizio 1887 ed il bilancio preventivo dell'esercizio 1888.

Quindi l'assemblea approvò la relazione del Consiglio ed il bilancio presentato.

Procedutosi da ultimo alla nomina di cinque amministratori, tre sindaci e due supplenti, vengono riconfermati a quasi unanimità.

Amministratori: Avondo, comm. Carlo Alberto, Arcozzi Masino comm. Luigi, Borella comm. ing. Candido, Re cav. avv. Gaetano.

Sindaci: Gobbi Carlo, Martinetti Andrea, Melano di Portula conte Enrico.

Sindaci supplenti: Berta avv. Augusto, Turina cav. dott. Carlo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 12 corrente: Il Consiglio federale ha incaricato il ministro svizzero a Roma di rimettere al Gabinetto italiano una nota domandante l'apertura di trattative officiali a proposito del traforo del Sempione. Si tratta di regolare l'unione delle reti svizzere e italiane, la fissazione delle stazioni internazionali, ecc. Il signor Bavier ha rimesso questa nota venerdì 9 corrente, e si ritiene che essa fu ben accolta dal governo italiano.

Ferrovie Francesi. — *(I bilanci delle Compagnie)*. — Nel *Journal Officiel* del 1.o marzo fu pubblicata una relazione del Direttore delle strade ferrate al Ministero dei Lavori Pubblici, circa il riordinamento della contabilità delle Compagnie Ferroviarie.

Questa relazione constata che, in causa delle spese gravanti momentaneamente sul Tesoro in conseguenza delle Convenzioni 1883, è assolutamente necessario che lo Stato eserciti un minuzioso controllo sui bilanci delle Compagnie e cerchi, d'accordo coi Consigli d'Amministrazione, di diminuire ad esse le spese.

Il Direttore delle ferrovie stabilisce le condizioni di tale controllo ed indica i modi di sua attuazione. A tale scopo le Compagnie dovranno, nell'ultimo trimestre di ciascun anno presentare al Ministero dei Lavori Pubblici e seguendo un determinato formulario, lo stato preventivo delle spese e delle entrate per l'anno successivo a cominciare dal 1.o gennaio.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha prese, di conseguenza, le disposizioni necessarie a porre in pratica le conclusioni della relazione che potranno intanto essere applicate alle ferrovie dello Stato.

Ferrovie del Belgio. — Nel 1886 le ferrovie del Belgio misuravano la lunghezza di 4616 chilometri, dei quali 3171 appartenenti allo Stato e 1445 a Società, compresi 200 chilometri in territorio straniero.

I proventi toccarono complessivamente a L. 151,678.140 ossia a L. 32.859 per chilometro; alle ferrovie dello Stato spettarono in totale L. 116,533.862 e L. 36.750 per chilom.; alle ferrovie della Società, L. 35,144.278 in totale e L. 24.310 per chilometro.

Le spese furono di L. 85,455.117 complessivamente e lire 18.518 per chilom.; per le ferrovie dello Stato, L. 66,241.272 in totale, L. 20.890 per chilom.; per le ferrovie della Società, L. 19,213.845 in totale e L. 13.291 per chilom.

Il reddito netto è perciò rappresentato complessivamente da L. 66,223.023 e L. 14.346 per chilom.; e cioè, pelle ferrovie dello Stato da L. 50,292.590 e da L. 15.860; pelle ferrovie delle Società da L. 15,930.433 e da L. 11.019.

Tramvie in Austria-Ungheria — Queste, alla fine del 1886, misuravano 206.805 chilometri, appartenenti a tredici diverse imprese.

Di cotesti 206.805 chilometri erano esercitati a vapore 86,259 chilometri, a cavalli i rimanenti 120,516 chilom.

Al loro esercizio erano destinati 64 locomotive, 1210 vetture per viaggiatori, 282 carri per merci e 3686 cavalli.

I passeggieri, trasportati nel corso dell'anno furono 62,770.759, le merci 10,997 tonn.

Ferrovia Elettrica negli Stati Uniti. — Alcuni banchieri di Detroit esaminano un progetto di ferrovia elettrica per il servizio delle merci e dei viaggiatori tra Detroit (capoluogo dello stato di Michigan) e Mount-Clemens, fra i quali intercede la distanza di 32 chilometri.

In questo progetto si calcola di porre una stazione centrale tra i due estremi punti e da essa si fornirà la forza motrice su tutta la linea. Vi saranno tre motori elettrici di 50 cavalli, un generatore della forza di 200 cavalli con caldaia ed accessorî relativi. I fili conduttori saranno in rame del diametro di mezzo pollice e costeranno 20,000 dollari. Il materiale mobile consisterà in tre vetture chiuse, sistema Pullmann, lunghe 10 metri e tre vetture della lunghezza di 13 metri per il servizio estivo e capaci di 100 persone.

Ferrovie Americane. — La linea *Northern-Pacific-Railroad* ha una sezione chiamata *Cascade,* la quale staccasi dalla linea principale a Pasco (all'est del fiume Colombia), rimonta la valle Yakima ed attraversa la catena delle Cascades all'altezza di 1,113 metri sul livello del mare. Da questo sommo punto a Tacoma la distanza è di circa 60 miglia e quella complessiva dalla sponda orientale del fiume Colombia a Tacoma è di circa 252 miglia.

Si è costrutta per oltre 7 miglia una linea provvisoria che permette l'esercizio della sezione durante il traforo del tunnel Stampede; essa fu incominciata nell'agosto 1886 e terminata il 1.o luglio 1887. Si stacca dalla linea principale, al lato Est, all'altitudine di metri 863.10, supera la cresta della catena a metri 1,103.40 e raggiunge la linea principale all'altezza di metri 819.30. Dal lato est ha la pendenza del 74.17 per mille, dal lato ovest quella del 74.70 per mille. In causa delle curve a piccolo raggio e delle forti salite, la ferrovia provvisoria è di difficile e dispendioso esercizio. Questo si è fatto con macchina Decapod a 10 ruote motrici accoppiate e con carrello di due ruote.

Il tunnel di Stampede, in corso di perforazione, è lungo 2905 metri. Lo sbocco orientale trovasi all'altezza di metri 853.50 sul livello del mare; lo sbocco occidentale a metri 845.40; al centro della galleria il binario è a metri 856,50. La linea, adunque, ha una pendenza del 0.2 per 0[0 dal centro allo sbocco est e del 0,74 per 0[0 dal centro allo sbocco ovest. L'avanzamento medio del tunnel è di metri 4.80 per giorno; si calcola che il traforo possa essere compiuto al principio della prossima estate.

Notizie Diverse

Esposizione Italiana di Londra. — Il Ministero di Agricoltura e Commercio ha trasmesso a tutte le Camere di Commercio copia delle disposizioni emanate dal Ministero della Marina per il trasporto sopra un piroscafo noleggiato dallo Stato degli oggetti che i produttori nazionali invieranno all'Esposizione Italiana di Londra.

Il piroscafo *Plata* della Navigazione generale, destinato al trasporto di detti oggetti, movendo il 16 marzo corrente dal porto di Venezia toccherà successivamente i porti di: Bari, il 20; Catania il 23; Napoli il 27; Livorno il 30 marzo e Genova il 4 aprile prossimo, donde muoverà direttamente per Londra.

Gli espositori devono aver cura di far trovare i loro oggetti rispettivamente nel porto più prossimo al loro domicilio nel giorno in cui il *Plata* approderà in esso, e di provvedere all'imbarco dei loro prodotti sul detto piroscafo.

Gli espositori della Sardegna e quelli della provincia di Roma dovranno far pervenire i loro prodotti nel porto di Napoli entro il 26 corrente.

Il governo accorda il trasporto gratuito fino ai *docks* di Londra, ove farà scalo il *Plata*.

Per tutte le indicazioni occorrenti onde ottenere le facilitazioni pel trasporto ferroviario sino ai porti d'imbarco, i signori espositori possono rivolgersi alle rispettive Camere di Commercio, ove trovasi copia delle disposizioni ministeriali.

Concorso scientifico internazionale. — Il Re dei Belgi ha aperto un concorso internazionale stanziando un premio di 25,000 lire per il miglior lavoro « Sul modo di fornire abbondantemente ed a buon prezzo buona acqua potabile per grandi città e specialmente per la città di Bruxelles avuto riguardo al probabile aumento della sua popolazione ».

Lo Stabilimento Ansaldo di Sampierdarena consegnava il 10 corr. alla Società della Rete Adriatica due nuove locomotive portanti i numeri 153 e 154, che a tante ammontano quelle uscite da questo Stabilimento.

La recente inchiesta ordinata dal Ministro dei lavori pubblici, la quale ha constatato come le locomotive costrutte in paese siano di gran lunga preferibili per finitezza di lavoro e durata a quelle costruite all' estero, è il più bello elogio per le locomotive che escono dallo Stabilimento Ansaldo.

Illuminazione elettrica automatica per i treni ferroviari. — Il sistema della luce elettrica automatica è applicato sulla strada ferrata Metropolitana di Glasgow; lungo la quale si ha bisogno di luce, in pieno giorno nel passaggio dei treni sotto i frequenti tunnel, la durata dei quali varia da tre a quindici minuti. Ma nel percorso di un viaggio i treni restano complessivamente un' ora nella oscurità.

Per togliere di mezzo un tale inconveniente si è provveduto ad illuminare automaticamente i treni all' atto del loro ingresso nei tunnel ed a spegnerne la illuminazione all'atto della loro uscita.

A tale scopo, la corrente d'una dinamo collocata a distanza è posta a contatto delle carrozze del treno a mezzo di una rotaia centrale, che trovasi soltanto sotto i tunnel, e di *gallets de roulement* che formano il prolungamento del conduttore.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	10 Marzo	Marzo 17
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 781	789
» » Mediterranee	» 606	614 50
» » Sicule	» —	535
» » Sarde (preferenza)	» 287	275
» » Palermo-Marsala-Trapani .	» 390	380
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 542	548
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . .	» 300	303
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno . . .	» 250	250
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
» » » 2ª emiss.	» 310	310
» » Centrale Toscana . . .	» 522	521 50
» » Meridionali	» 323	323
» » Sarde, serie *A*	» 317,50	317,50
» » » serie *B*	» 313	313
» » » 1879	» 318	316
» » Pontebba	» 470	470
» » Nord-Milano	» 265	265
» » Meridionali Austriache	» 295	288

CONVOCAZIONI

Ferrovia Sicula-Occidetale Palermo-Marsala-Trapani. — Il 28 corrente alle ore 3 pom., è indetta l' Assemblea (2.a convocazione) degli Azionisti nella Sede Sociale in Roma.

Società anonima d'Esportazione Agricola Cirio. — I signori Azionisti sono convocati in Assemblea generale pel 31 corrente alle ore 2 pom. nella Sede della Società, via Provvidenza, 42.

Società Italiana dei Cementi e delle Calci Idrauliche in Bergamo. — E' convocata l'Assemblea generale ordinaria dei signori Azionisti pel 31 corrente alle ore 12 merid., presso la Sede della Società in Bergamo

Ferrovie del Ticino. — L'Assemblea Generale degli Azionisti è convocata per il giorno 31 corrente alle ore 3 pom., nella Sede della Società in Roma.

Società per le Ferrovie Napoletane. — Pel 31 corrente è convocata l'Assemblea Generale degli Azionisti presso la Sede della Società in Roma.

Ferrovie dell'Appennino Centrale. — L' Assemblea Generale degli Azionisti è convocata pel 31 corrente alle ore 4 pom., presso la Sede della Società in Roma.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — L' Assemblea Generale degli Azionisti è convocata pel 9 aprile nel locale della Borsa di Torino, alle ore 1 pom.

Ferrovia Fossano-Mondovì. — Pel 9 aprile alle ore 2 pom., presso la Sede Sociale avrà luogo l' Asssemblea generale straordinaria degli Azionisti.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Banca Tiberina. — Dal 15 corrente si effettua il pagamento della Cedola n. 2 delle Azioni vecchie in ragione di Lire 27 caduna.

Società Anonima - Strada Ferrata da Mortara a Vigevano. — A partire dal giorno 21 marzo corrente presso la Banca Lomellina in Vigevano, e presso la Banca Giuseppe Antonio Musso in Torino, si effettuerà il pagamento di L. 11.25 caduna Azione sociale in acconto del dividendo 1888, contro rimessione del relativo Vaglia n. 67 in scadenza al 20 marzo stesso.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città di Torino (23 marzo, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione di un braccio di porticato con sotterranei e di cripte nella 5.a ampliazione del Camposanto primitivo. Importo ridotto L. 95.000. (V. n. 8 del *Monitore*).

Prefettura di Genova (23 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada comunale obbligatoria Lerici S. Terenzo che dal Canaletto di Boltri mette alla Piazza della Libertà di S. Terenzo in territorio del comune di Lerici. Importo ridotto lire 87.608. (Vedi n. 8 del *Monitore*).

Città di Genova (25 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per l'apertura di strada da via Corsica alle Mura San Giacomo in Carignano. Importo ridotto L. 118.660. (V. n. 8 del *Monitore*).

Municipio di Capua (24 marzo, ore 1 pom., fatali). — Appalto dei lavori indicati nei seguenti lotti:
1.o lotto: Costruzione del nuovo macello Imp. rid. L. 62,381.41
2.o » Sistemazione della Piazza » » » 34,983.86
3.o » Apertura della nuova strada » » » 34,806.75
4.o » Sistemazione e complet. strade » » » 67,794.12
(V. n. 9 del *Monitore*).

Municipio di Alessandria (26 marzo, ore 10.30 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un edifizio scolastico. Importo L. 104.500. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 10.000. Fatali 11 aprile, ore 12 merid.

Municipio di Cimitile (26 marzo, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di selciamento colla corrispondente fognatura dell'intero Corso Nazionale incominciando dalla stazione ferroviaria fino all'estremità del paese, luogo detto della Cisterna, ecc. Lavori di abbattimento ed allargamento della casa palazziata. Importo L. 70.000 per le costruzioni; lire 5453.60 per l'abbattimento. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 6000. Lavori compiuti in un anno. Fatali 12 aprile, ore 10 ant.

Prefettura di Livorno (27 marzo, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto della manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali delle provincie Toscane, durante il biennio dal 1.o di luglio 1888 al 30 di giugno 1890. Importo L. 76,235.96. (V. n. 8 del *Monitore*).

Municipio di Alessandria (27 marzo, ore 10.30 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di manutenzione quinquennale delle strade di circonvallazione ed altre, viali e giardini pubblici, ecc. Importo annuo L. 9000. Cauzione provvisoria lire 800. Cauzione definitiva L. 2000. Fatali 12 aprile, ore 12 meridiane.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Aquila (28 marzo, ore una pom., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del 1.o tronco della strada nazionale Marsicana n. 50, compreso fra l'abitato di Sora e quello di Avezzano, della lunghezza di metri 54,192.50, escluse le traverse di Civitella Roveto e di Avezzano, della complessiva lunghezza di metri 646.30, per la presunta annua somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 21,100. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva mezza annata. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Molise (28 marzo, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria del comune di Forlì del Sannio, dall'abitato di esso al torrente Vandrella, compreso il ponte sul torrente medesimo (metri 1362). Importo L. 41.500. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definiva L. 4100. Lavori ultimati in tre anni. Fatali a stabilirsi.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia) (29 marzo, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione e fornitura di n. 25 Zattere per affondare torpedini e ginnoti coi loro accessori diviso in cinque lotti di 5 Zattere e del presunto importo di L. 115,000 ognuno, cioè: 1.o, 2.o, 3.o, 4.o e 5.o lotto e così per la somma presunta complessiva di L. 575,000. Cauzione L. 11,500 per caduno lotto. Soltanto per gli stabilimenti nazionali.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (29 marzo, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del 2.0 tronco della strada nazionale n. 69, Palermo-Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra l'uscita di Corleone e la Sella Contuberna al limite colla provincia di Girgenti (metri 36,795). Importo L. 33,693.01. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva una mezza annata. Fatali a giorni 15.

Municipio di Messina (29 marzo, ore 12 merid. 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria tra la piazza S. Pantaleo in Bordonaro e la frazione SS. Annunziata (metri 1210.57). Importo lire 45,636.83. Cauzione provvisoria L. 2250. Cauzione definitiva L. 4500. Fatali 13 aprile, ore 12 merid.

Prefettura di Parma (30 marzo, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione di un tratto d'argine sinistro del fiume Parma con rispettiva difesa frontale, dallo sbocco del Lorno al Ponte di S. Liborio, in comune di Colorno (metri 511.60). Importo L. 42.950. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 100 giorni.

R. Fonderia di Torino (30 marzo, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto della provvista di Kg. 6000 di stagno in pani a L. 4.50 il kg. Importo L. 27.000. Cauzione L. 2700. Consegna in giorni 40.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un ponte metallico al chilom. 131.200 della linea *Taranto-Reggio*, fra Buffaloria e Corigliano, per conto delle Ferrovie del Mediterraneo.

Municipio di Voghera. — L'Appalto per la costruzione di una caserma per uno squadrone di Cavalleria, fu aggiudicato al signor L. Peregrini, Milano. (V. n. 8 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali (Spezia). — L'appalto per la fornitura di una barca a vapore a scafo di legno con relativo apparato motore ed oggetti di complemento e rispetto per l'allestimento, venne aggiudicato alla ditta Roncallo, Sampierdarena, col ribasso di L. 1.05 0[0 su L. 21.000. (V. n. 8 del *Monitore*).

Municipio di Lucca. — L'appalto per il prolungamento dell'argine destro del Serchio fra gli sbocchi della Freddanella e della Cerchia e pel rialzamento dell'argine sinistro del torrente Cerchia è stato aggiudicato al sig. Onesto Bertolucci, Lucca, per L. 33,808.13. (V. n. 8 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Milano. — L'appalto per la manutenzione del Naviglio detto di Pavia colle attigue strade alzaie ed opere in Ticino per un novennio, fu aggiudicato al signor Guazzoni Paolo che offerse il ribasso del 24.20 0[0 su L. 50.086. (V. n. 9 del *Monitore*).

Direzione Straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Spezia). — L'appalto per la costruzione di magazzini per deposito di materiali sulla costa orientale del golfo di Spezia, venneaggiudicato al signor Franco Ettore, Cuneo, col ribasso del 30.55 0[0 su L. 370,000. (V. n. 7 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo. — L'appalto dei lavori di bonifica occorrenti nell'interno dei due bacini a Monte di Fossa Polesella, è stato aggiudicato al signor Magnani Luigi, Bologna, per L. 1,728,536.37.

Deputazione Provinciale di Palermo. — L'appalto per la costruzione del 3.o tratto della strada provinciale Cerda-Montemaggiore-Alia (metri 5526), fu aggiudicato al sig. Sunzeri Carmelo, col ribasso del 23.94 0[0 su L. 410.000. (V. n. 9 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 1° *al* 10 *Marzo* 1888.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio Rete principale	4050		4027			
» secondaria	531	4581	423	4450	131	—
Media in esercizio		4566		4403	163	—
Viaggiatori	1,061,909.14		1,129,561.10		—	67,651.96
Bagagli e Cani	56,396.01		66,544 91		—	10,148.90
Merci a G. e P. V. accel.[a]	299 619.06		290,123.07		9,495.99	—
Merci a P. V.	1,640,391 97		1,638,048.42		2,343.55	—
(2) TOTALE	3,058,316.18		3,124,277.50		—	65,961.32

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 10 *Marzo* 1888.

Viaggiatori	31,963,733 32	30,083,166 66	1,880,566.66	—
Bagagli e Cani	1,578,412 85	1,443.699.23	134,713.62	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	7,981,607.10	7,334,538 08	647,069.02	—
Merci a P. V.	40,345,733.13	37,283,431.64	3,062,301.49	—
(2) TOTALE	81,869,486.40	76,144,835.61	5,724,650.79	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	671.42	706.21	— —	34,79
riassuntivo	18,032 93	17,396.58	636.35	— —

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Gennaio 1888.

		G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	10,220.55	329.60	10,550.15
Torino-Ciriè-Lanzo	» 32	25,976.10	9.015.40	31,991.50
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	11,835.85	12,014.70	23,850.55
Santhià-Biella	» 30	21,425.51	23,344.70	44,770.21
Fossano-Mondovì	» 24	3,604.70	220.80	3,825.50
Sassi-Superga	» 3	327.25	»	327.25
Basaluzzo-Frugarolo		582.65	146.90	729.55
TOTALE		73,972.61	45,072.10	119,044.71

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Marzo* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori	3,708.85	12,097.75	976,80	1,854 20	886.95	2,976.70	1,470.50	2,876.70	4,480.30	1,101.60	1,223.10	4,103.00
Bagagli	83.85	218.45	17.45	16.45	9 70	91.95	1.10	21.55	24.00	17.00	24.55	40.30
Merci G. V.	340.05	1,110.35	92 50	284.60	184.80	150.30	35.80	38.40	227 65	40 35	»	99.20
Id. P. V. A.	70.70	973.70	371.10	181.70	»	84.10	»	»	»	6.90	»	24.70
Id. P. V.	3,879.20	4,756.45	1,206.40	1,680 10	2,286 40	654 10	380.90	350.10	1 124.10	282.00	»	514.45
Totali	8,082.65	19,156.15	2,661.25	4,017.05	3,367.85	3,957.45	1,898.30	3,286.75	5,856.05	1,447.85	1,247.65	4,781.65

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

24ª Decade — Dal 21 al 29 febbraio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	84.861 68	2.012 08	4.549 53	98 359 22	1,906 60	191.689 11	606 00	316 32
1887	84 331 10	2.253 17	6 079 15	64.601 16	1.616 36	158.830 91	606 00	262 18
Differenza nel 1888	+ 530 58	— 241 09	— 1 529 62	+ 33.758 06	+ 290 24	+ 32.808 91	»	+ 54 14
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 29 FEBBRAIO				
1887-88	2.136 535 22	44.211 13	268. 297 27	2.197.317 14	48.208 57	4 994 599 33	606 00	8.241 91
1886-87	2.658.531 68	56.875 09	265.000 98	2.608 869 04	53.291 19	5 612 570 98	606 00	9 311 17
Differenza nel 1888	— 521.996 46	— 12.663 96	+ 3.296 29	— 111.521 90	— 5.085 62	— 617 971 65	»	— 1.069 26

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	6 265 05	73 11	280 01	3.764 80	88 26	10 462 26	64 00	163 47
1887	2.429 30	29 10	43 39	359 77	26 30	2.887 86	31 00	93 16
Differenza nel 1888	+ 3.826 75	+ 44 01	+ 236 62	+ 3.405 03	+ 61 96	+ 7.574 40	+ 33 00	+ 70 31
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 29 FEBBRAIO				
1887-88	95 399 67	1.356 68	8,993 46	29.486 60	915 28	136.151 69	64 00	2.127 42
1886-87	79.158 58	875 75	2.109 75	6.919 09	1 018 15	90.111 32	31 00	2.906 82
Differenza nel 1888	+ 16.241 09	+ 480 93	+ 6 886 71	+ 22,537 51	— 102 87	+ 46.043 37	+ 33 00	— 779 40

ANNUNZI

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI. Sabato, 24 Marzo 1888 NUM. 12.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:
Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Secondo la promessa fatta nel n. 9 — dopo la pubblicazione del *Progetto di legge*, della annessavi *Convenzione* colla Società delle Meridionali e della *Relazione ministeriale* — diamo ora un esame degli *Allegati* riassumendo, in ispeciali quadri o tabelle, i più importanti dati statistici dai quali più chiaramente si desume la condizione attuale della grave questione ferroviaria, riguardo tanto ai pagamenti fatti, quanto agli impegni assunti.

ALLEGATI.

Gli allegati al progetto di legge ministeriale sono cinque, cioè:

N. 1. — Prospetto delle somme stanziate e dei pagamenti eseguiti nel periodo dal 1° gennaio 1880 a tutto il 1886-87, come risultano dai conti consuntivi;

N. 2. — Prospetto delle somme che si trovano impegnate e di quelle pagate al 30 giugno 1887 per lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile relativo alle nuove linee;

N. 3. — Quadro degli impegni a scadenza nell'esercizio 1887-88 pei lavori in corso di costruzione;

N. 4. — Quadro degli impegni a scadenza negli esercizi 1888-89 90-91-92 e successivi pei lavori in corso di costruzione;

N. 5. — Quadro degli impegni a scadenza negli esercizi 1888-89-90-91-92 e successivi pei lavori da appaltare e riassunto generale di tutti gli impegni a scadenza negli esercizi suddetti.

All'allegato 5 è annesso un sub allegato *A* nel quale si contengono le quote di concorso dello Stato, per le linee concesse all'industria privata, da pagarsi negli esercizi dal 1888-1889 al 1900-1901.

Dall'allegato 1 — ossia dal prospetto delle somme stanziate e dei pagamenti eseguiti nel periodo dal primo gennaio 1880 a tutto il 1886-87, come risultano dai conti consuntivi — riassumiamo, anzitutto, i seguenti totali e la relativa loro differenza:

Stanziamenti	L.	436,594,085.76
Reintegri	»	1,018,393.72
Maggiore spesa autorizzata dalla legge 24 luglio 1887 per il completamento e saldo dei lavori di linee complementari	»	52,163,785.00
Totale delle *somme stanziate* .	L.	539,776,264.48
Totale dei *pagamenti fatti* .	»	485,807,710.34
Differenza pagata in meno .	L.	53,968,554.14

I precedenti *totali delle somme stanziate e dei pagamenti eseguiti*, dal 1° gennaio 1880 a tutto il 1886-87, possonsi così specificare e specificatamente raffrontare riguardo alle sommarie cause od oggetto che v'hanno data origine:

Oggetto		Stanziamenti	Pagamenti
Costruzioni ferroviarie	L.	425,179,468.64	443,729,076.14
Acquisto materiale mobile . .	»	24,000,000.00	12,056,109.91
Riscatto di ferrovie	»	14,933,000.00	15,490,958.85
Rimborso, ai Corpi Morali, delle anticipazioni delle quote a carico dello Stato	»	9,201,354.33	8,081,354.33
Rimborso, ai Corpi Morali, delle eccedenze sulle quote del loro contributo .	»	1,633,492.00	1,633,491.60
Rimborso, al Tesoro dello Stato, a saldo delle differenze sulle anticipazioni e contributi dei Corpi Morali	»	12,665,164.51	4,816,719.51
Maggiore spesa a saldo e completamento di linee complementari	»	52,163,785 00	—
Totali, come prima,	L.	539,776,264.48	485,807,710.34

Circa alle sommarie cause, od oggetto, degli stanziamenti e dei pagamenti, sopra enunciati, aggiungiamo qualche spiegazione che riflette il *riscatto, i rimborsi e la maggiore spesa.*

Il riscatto è quello delle Ferrovie Venete, della linea Pisa-Colle Salvetti e della linea Tuoro-Chiusi, secondo la legge 25 giugno 1882, n. 871. — Il primo rimborso ai Corpi morali è quello delle anticipazioni, dai medesimi fatte, delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari; e ciò a senso dell'art. 15 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 e dell'art. 18, alinea 5°, della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª. — Il secondo rimborso ai Corpi morali è quello delle eccedenze delle quote di contributo portate a carico loro negli esercizi precedenti a tutto giugno 1885; e ciò a senso dell'art. 18, alinea 4, della legge 27 aprile 1885 precitata. — Il rimborso al Tesoro dello Stato, infine, è quello dovuto a saldo delle differenze fra l'ammontare delle somme stanziate sul bilancio dell'Entrata e l'ammontare delle somme effettivamente riscosse, o da riscuotere, per le anticipazioni ed i contributi dei Corpi morali. — La maggiore spesa è quella autorizzata dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, serie 3ª, per il completamento e saldo dei lavori di linee complementari.

Chiuderemo l'esame dell'allegato n. 1, coll'accennare nel seguente quadro ai mezzi finanziari coi quali, prendendo per base i conti consuntivi, si provvide in entrata alla somma dei 539,776,264.48 costituente il totale degli stanziamenti.

Emissione di rendita . . .	L.	225,101,183.00
Concorsi e contributi delle provincie	»	17,183,213.12
Anticipazioni del contributo a carico dello Stato e delle provincie .	»	45,638,411.64
A riportarsi	*L.*	287,922,807.76
Riporto	*L.*	287,922,807.76
Ricupero di somme già pagate .	»	1,018,393.72
Parte del prezzo del materiale mobile (art. 2, legge 27 aprile 1885)	»	102,885,450.00
Obbligazioni ferroviarie . .	»	147,949,613.00
Totale	L.	539,776,264.48

Dagli allegati N. 2, 3, 4 e 5 abbiamo ritratta e compilata una sola complessiva tabella generale, nella quale ciascuno degli allegati è successivamente rappresentato da una speciale colonna riassuntiva.

Ciascuna di queste dà il prospetto di tutti gli impegni per i lavori di costruzione di tutte le linee classificate nelle rispettive loro categorie, per l'acquisto di materiale mobile relativo alle nuove linee, per i riscatti, i rimborsi, le spese di personale e di amministrazione, le quote di concorso dello Stato nelle linee concesse dallo Stato all'industria privata, ecc., ecc. alle seguenti date o scadenze:

a) a tutto il 30 giugno 1887 (1ª colonna);

b) nel 1887-88 (2.a colonna);

c) dal 1888-89 al 1891-92 ed anni successivi (3.a colonna per i lavori in corso di costruzione; 4.a colonna per i lavori da appaltare).

V' abbiamo infine aggiunta una speciale colonna — la 5.a — indicante tassativamente, per ciascuno dei sopraccennati impegni, l'importo complessivo della relativa spesa.

Ond'è che la nostra tabella generale presenta d'un tratto il vero stato finanziario della grave questione ferroviaria, quale esso appare dagli *allegati* al *progetto dei provvedimenti per le strade ferrate complementari*, ora sottoposto all'esame del Parlamento Italiano.

Alla tabella faremo seguire qualche breve osservazione, a più precisa spiegazione dei dati compresivi.

OGGETTO	Importo degli Impegni				TOTALE degli IMPEGNI
	a tutto il 30 giugno 1887	a scadenza nel 1887-88	a scadenza negli esercizi 1888-89-90-91-92 e successivi		
			pei lavori in corso	pei lavori d'appal.	
I. Costruzioni Ferroviarie					
1ª Categoria.					
Novara-Pino . . L.	44,318,869.57	—	—	—	44,318,869.57
Roma-Solmona . . »	48,942,993.73	15,308,353.00	6,630,478.00	—	70,881,824.73
Parma-Spezia . . »	66,565,285.97	24,260,658.00	37,471,941,00	31,560,889.00	159,858,773 97
Faenza-Firenze . . »	33,105,566 96	9,979,399.61	13,330,082.39	28,848,485.00	85,263,533.96
Codola-Nocera . . »	823,643.60	—	—	—	823,643.60
Modena-Lucca . . »	80,755.66	—	—	—	80,755,66
Lagonegro-Spezzano-Albanese	147,569.81	—	—	—	147,569.81
Succursale dei Giovi . »	63,312,591.15	—	—	—	63,312,591.15
Eboli-Reggio . . »	80,879,324.53	17,267,968.00	20,079,297.00	—	118,226,589.53
Roma-Napoli . . »	7,438,943.62	114,162.00	1,060,307 00	—	8,613,412.62
Ascoli-Antrodoco . »	24,110.01	—	—	—	24,110.01
2ª Categoria.					
Aosta-Ivrea . . L.	21,735,134,59	—	—	—	21,735,134.59
Gozzano-Domodossola . »	13,963,308.57	2,601,285.00	10,010,074.00	—	26,574,667.57
Cuneo-Ventimiglia . »	9,408,428.13	2,420,014.00	5,654,656.00	29,000,000 00	46,483,098.13
Sondrio-Colico-Chiavenna »	9,742,705.46	—	—	—	9,742,705.46
Belluno-Feltre-Treviso »	13,609,243.60	—	—	—	13,609,243.60
Macerata-Albacina . »	9,835,634.66	2,279,811.00	3,238,090.00	—	15,353,535.66
Ascoli-San Benedetto . »	4,563,854 66	—	—	—	4,563,854.66
Teramo-Giulianova . »	2,841,110.30	291,414.00	—	—	3,132,524 30
Avezzano-Roccasecca . »	7,739,694.73	2,868,049.00	8,464,597.00	23,000,000.00	42,072,340.73
Benevento-Avellino . »	9,016,151.93	1,230,641 00	5,498,336.00	—	15,745,128.93
Marina Catanzaro-S.° Veraldi	4,020,602.29	1,039,489.00	1,950,003.00	—	7,010,094.29
A riportarsi L.	452,115,523.53	79,661,243.61	113,387,861.39	112,409,374.00	757,574,002.53

OGGETTO	Importo degli Impegni				TOTALE degli IMPEGNI
	a tutto il 30 giugno 1887	a scadenza nel 1887-88	a scadenza negli esercizi 1888-89-90-91-92 e successivi		
			pei lavori in corso	pei lavori d'appal.	
Riporto L.	452,115,523,53	79,661,243,61	113,387,861,39	112,409,374.00	757,574,002.53
Taranto-Brindisi . . L.	7,329,472.90	217,646.00	945,164.00	—	8,492,282.90
Messina-Patti-Cerda . »	21,720,277.43	3,917,742.00	6,991,466.00	—	32,629,485.43
Siracusa-Licata . . »	4,320,591.06	307,758.00	762,363.00	6,900,000.00	12,290,712.06
Adria-Chioggia . . »	7,178,247 82	—	—	—	7,178,247.82
Lecco-Colico . . »	94,043.76	—	—	—	94,043.76
Genova-Acqui-Asti . »	425,175.05	—	—	—	425,175.05
3ª Categoria.					
Novara-Varallo . . L.	8,886,177.67	—	—	—	8,886,177.67
Chivasso-Casale . . »	4,050,132,05	1,402,378.00	701,121.00	561,083.00	6,714,714.05
Bra-Carmagnola . »	2,227,269,55	—	—	—	2,227,269.55
Cuneo-Mondovì . . »	4,120,852.30	1,887,938.00	698,533 00	—	6,707,323.30
Vercelli-Mortara Pavia »	8,432,696.60	—	—	—	8,432,696.60
Airasca-Cavallermaggiore »	4,228,324.73	—	—	—	4,228,324.73
Lecco-Como . . »	12,240,084.95	2,624,455.00	6,005,098.00	—	24,543,801.95
Ponte S. Pietro-Seregno »		1,593,617.00	1,880,547.00	200,000.00	
Parma-Iseo-Brescia . »	11,096,586.45	1,548,157.00	2,115,007.00	8,409,490.00	23,169,240.45
Mantova Legnago . »	4,916,018.84	—	—	—	4,916,018.84
Mestre-S. Donà-Portogruaro »	5,045,780.66	115,032.00	432,794.00	76,925,00	6,470,531.66
Bologna-Verona . . »	5,608,069.59	1,441,815.00	580,000 00	17,420,828.00	25,050,712.59
Ferrara-Ravenna-Rimini »	16,538,892.57	5,070,692.00	3,059,203.00	1,600,000.00	26,268,787.57
Gajano-Borgo S. Donnino »	56,734.92	—	—	—	56,734.92
Piombino-Cornia . »	56.00	—	—	—	56.00
Lucca-Viareggio . »	3,554,815.28	618,791,00	2,084,826.00	—	6,258,432.28
Aulla-Lucca . . »	1,469.36	—	—	—	1,469.37
Viterbo-Attigliano . »	6,132,417.05	—	—	—	6,132,417.05
Stazione Frascati-Città »	712,351 14	—	—	—	712,351.14
Velletri-Terracina . »	289,962.59	—	—	—	289,962.59
Caianello-Isernia . »	2,888,490.97	40,460.00	170,000.00	7,900,000.00	10,998,950.97
Sparanise-Gaeta . . »	3,792.89	—	—	—	3,792.89
Salerno-S. Severino . »	33,347.00	480,000.00	2,250,332 00	5,549,203.00	8,312,882 00
Foggia-Lucera . . »	1,000,928.82	400,235 00	100,000.00	—	1,501,163.82
Foggia-Manfredonia . »	4,022,301.23	—	—	—	4,022 301.23
Candela-Rocchetta Melfi »	1,558,040 76	49,547.00	362,000.00	—	1,969,587.76
Ponte S. Venere-Avellino »	12,993.16	—	—	—	12,993.16
Ponte S. Venere-Gioia »	373,380 94	—	—	—	373,380.94
Isernia-Campobasso . »	165,683 75	—	—	—	165,683.75
Rocchetta Melfi-Potenza »	224.40	—	—	—	224,40
Zollino-Gallipoli . »	3,130,280.84	—	—	—	3,130,280.84
Valsavoia-Caltagirone »	56,745.25	360,000.00	1,213,370 00	3,300,000.00	4,930,115.25
Ceva-Ormea . . »	4,505,315 64	2,016,265.00	6,154,673.00	—	12,676,253.64
Sant'Arcangelo-Fabriano »	5,216.68	—	—	—	5,216.68
Legnago-Monselice . »	8,095,314.37	—	—	—	8,095,314.37
Gallarate alla Novara-Pino »	11,786 986.93	—	—	—	11,786,986.93
Portogruaro-Casarza . »	4,722,259,83	452,994.00	907,630.00	—	6,082,883.83
Treviso Motta . . »	—	103,987.00	469,214.00	—	573,201,00
4ª Categoria.					
A. *Linee costruite dallo Stato.*					
Macerata-Civitanova . L.	1,352,437.38	195,072.00	224,376 00	—	1,771,885.38
Saluzzo-Cuneo . . »	52,288.17	—	—	—	52,288.17
Bricherasio-Barge . »	1,564,029.75	187,742.00	—	—	1,751,771.75
Moretta-Saluzzo . . »	814,851.89	124,529.00	—	—	939,380.89
Castelvetrano-Porto Empedocle	207,864.18	—	—	—	207,864.18
Borgo S. Donnino-Cremona »	1,604.27	—	1,312,929 05	—	1,314,533.32
B. *Linee concesse all'industria privata.*					
Sassuolo-Modena Finale L.	3,211,200,00	—	—	—	3,211,200.00
Parma-Guastalla-Suzzara »	2,970,956.12	—	—	—	2,970,956.12
Ventosa - Scandiano - Reggio Emilia . . . . »	4,134,774.52	—	—	—	4,134,774.52
Colle d'Elsa-Poggibonsi »	803,480.00	—	—	—	803,480.00
A riportarsi L.	649,596,813.60	104,818,095.61	152,808,507.44	164,326,903.00	1071,550,319.65

OGGETTO	Importo degli Impegni				TOTALE degli IMPEGNI
	a tutto il 30 giugno 1887	a scadenza nel 1887-88	a scadenza negli esercizi 1888-89-90-91-92 e successivi		
			pei lavori in corso	pei lavori d'appal.	
Riporto L.	649,596,813.60	104,818,095.61	152,808,507.44	164,326,903.00	1,071,550,319.65
Bergamo-Ponte della Selva »	1,520,399.72	—	—	—	1,520,399.72
Como-Varese-Laveno . »	8,070,980.00	—	—	—	8,070,980.00
Fossano-Mondovì . »	760,873 50	—	—	—	760,873.50
Arezzo-Fossato . , »	3,531,000.00	—	—	—	3,531,000.00
Arezzo Stia . . »	2,144,976.00	—	—	—	2,144,976.00
Bologna-Budrio-Porto Maggiore . . . »	4,445,943.18	—	—	—	4,445,943.18
Palermo-Corleone . »	2,407,718.82	—	—	—	2,407,718.82
Fano-S. Barbara . »	1,186,264.20	—	—	—	1,186,264.20
Sassi-Superga . . »	900,000.00	—	—	—	900,000.00
Udine-Palmanova . »	5,064,555.00	—	—	—	5,064,555.00
Suzzara-Ferrara . »	5,025,655.00	—	—	—	5,025,655.00
Sassuolo-Scandiano . »	1,017,710.00	—	—	—	1,017,710.00
II. Altri impegni.					
Acquisto materiale mobile L.	20,993,435.85	8,500,000.00	4,000,000.00	—	33,493,435.85
Riscatto Ferr. Venete ed altre	18,183,958.90	1,280.000.00	1,330,958.90	—	20,794,917.80
Rimborso anticipazioni a Corpi Morali . . . . »	26,114,427.92	5,192,960.36	4,362,885 58	—	35,670,273.86
Rimborsi eccedenze contributo a Corpi Morali . »	8,091,890.34	1,608,859.70	1,619,250,80	—	11,320,000.84
Rimborso al Tesoro dello Stato	13,667,661 63	—	—	—	13,667,661.63
Spese di personale ed amministrazione . . . »	—	8,499,262.64	7,500,000,00	—	15,999,262.64
Concorso costruzione linee concesse industria privata »	—	2,100,821.69	1,691,781.69	—	3,792,603.38
Somma a calcolo per differenza di liquidazioni e transazione di vertenze . . »	—	—	50,000,000.00	—	50,000,000.00
Ampliamenti di Stazioni »	—	—	—	6,980,000.00	6,980,000.00
Somma complessiva L.	772,724,263.66	132,000,000 00	223,313.384.41	171,306,903.00	1,299,344,551.07

RIASSUNTO

I. Costruzioni Ferroviarie.					
1.ª Categoria . L.	345,639,654.61	66,930,540.61	78,572,105.39	60,409,374.00	551,551,674.61
2.ª Categoria . »	147,543,676·94	17,173,849.00	43,514,749.00	58,900,000.00	267,132,274.94
3.ª Categoria . »	141,299,995.77	20,206,363.00	29.184,348,00	45,017,529.00	235,708,235.77
4.ª Categoria . »	51,189,561.70	507,343,00	1,537,305.05	—	53,234,209.75
Totale L.	685,672,889.02	104,818,095.61	152,808,507.44	164,326,903.00	1,107,626,395.07
II. Altri impegni.					
Importo L	87,051,374.64	27,181,904.39	70,504,876.97	6,980,000.00	191,718,156 00
Somma complessiva L.	772,724,263.66	132,000,000.00	223,313,384.41	171,306,903.00	1,299,344,551,07

Ed ora, secondo la premessa, aggiungiamo alla nostra *Tabella generale* alcune note esplicative.

Pubblicando nel n. 7 — a proposito della relazione dell'on. Romanin Jacur sul bilancio dei Lavori pubblici — lo *specchio riassuntivo dei pagamenti fatti a tutto il* 30 *giugno* 1887 *e degli impegni a scadenza nell'esercizio* 1887-88, abbiamo riportata la seguente dichiarazione: « Non vi si tiene però conto dei pagamenti eseguiti e degli impegni relativi alle linee contemplate nella tabella allegata alla legge 24 luglio 1887. » E questa dichiarazione crediamo opportuno di ricordare ora appunto per dare spiegazione della differenza di cifre tra la colonna riguardante l'esercizio 1886-87, pubblicata nel n. 7 del *Monitore*, e la prima colonna della tabella generale pubblicata nel presente numero. In questa si tiene conto complessivamente di ogni impegno.

Circa il riscatto delle Ferrovie Venete aggiungiamo che esso riguarda le linee Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Treviso-Padova-Bassano; oltre le altre ferrovie, già tassativamente indicate, di Pisa-Colle Salvetti e di Tuoro-Chiusi.

Sulle linee di 4.a categoria, § *B*, ossia le linee concesse all'industria privata, conviene osservare che gli impegni

per esse sono annotati a tutto il 30 giugno 1887, ma che poi v'ha per le medesime uno speciale sub-allegato *A*, annesso all'allegato n. 5, nel quale — come abbiamo già premesso, enunciando gli allegati — sono ripartite le quote di concorso dello Stato da pagarsi negli esercizi dal 1888 89 al 1900-01. In questo sub-allegato dichiarasi che, per fatti ed avvenimenti posteriori, le cifre possono subire modificazioni.

Riguardo alla somma a calcolo (lire 50,000,000, dal 1889-90 al 1891-92 e successivi) per differenze di liquidazioni o per transazioni di vertenze, non sono indicate le linee che richiedono la maggiore spesa, essendochè questa specificazione non è data negli allegati al progetto di legge, ma è contenuta in un sub-allegato che sarà stato comunicato alla Commissione e piacendo alla Camera.

Circa la linea Cuneo-Ventimiglia, dobbiamo aggiungere che gli impegni, annotati nell'allegato 5 e da noi riassunti nella colonna 4 a, cessano a scadenza dell'esercizio 1891-92 e non fu esposta veruna cifra per i successivi, attesa la grande incertezza della spesa; ma si giudica che lo stanziamento dovrà continuarsi per parecchi altri esercizi.

Finalmente notiamo che l'ampliamento di Stazioni riguarda quelle di Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, San Zeno, Lucca e raddoppio Cerosomma-Lucca, Mantova, Attigliano, Casale e allargamento ponte sul Po, Caianello, Salerno, S. Severino, Cuneo, Valsavoia, Ceva, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecco, Bologna, Cerea, Verona, Casarsa ed Ivrea.

Le Stazioni Ferroviarie di Torino

La Commissione Tecnica del Comitato cittadino per la sistemazione di queste Stazioni Ferroviarie ha presentata la propria relazione, che fu approvata dall'Assemblea generale del 2 corrente.

La Commissione, nell'esaminare le molte proposte presentatele per dare un nuovo e possibile assetto alle stazioni ferroviarie di Torino, tenne egualmente presenti due obbiettivi diversi:

Il *primo:* che il servizio ferroviario possa divenire sempre migliore, ossia più comodo e pronto, meno costoso, e tale essenzialmente da non farsi esso stesso rimorchiare dai bisogni ognora crescenti del commercio e delle industrie.

Il *secondo:* che pur conservando i vantaggi reali derivanti alla città dalla ubicazione delle attuali stazioni, ma rinunciando a quelli effimeri, abbiano a sparire gli ostacoli che ora si oppongono alla viabilità ed allo sviluppo edilizio, in modo da conservare a Torino la caratteristica di città comoda ed elegante.

Alla relazione, compilata dall' ingegnere G. Sacheri, pongono fine le seguenti conclusioni:

« Esaurite così tutte le questioni di massima, che alla nostra Commissione sono apparse degne ed utili di essere esaminate, essa riassume il risultato delle proprie discussioni, nelle seguenti conclusioni, che si pregia di sottoporre all'apprezzamento vostro:

« 1. La Commissione riconosce che l' impianto della nuova stazione in Valdocco permetterà di risolvere a Porta Susa, colla soppressione di tutto il servizio merci e nel modo più consentaneo ai bisogni odierni, il problema dell'edilizia e della viabilità. Ma essa è fortemente preoccupata che lo scalo viaggiatori, che si ha in progetto di attuare in Valdocco, abbia ad essere di ostacolo alla conservazione di quello a Porta Susa. Epperò, malgrado la poca distanza fra le due stazioni, la Commissione è di parere doversi fin d'ora insistere perchè la nuova stazione di Valdocco, venendo a sostituire la Torino Succursale, la stazione viaggiatori di Porta Susa abbia a rimanere quella che è per il servizio dei viaggiatori e bagagli.

« 2. In quanto a Porta Nuova, la Commissione è di parere che il progetto della Società del Mediterraneo, per quanto favorevolissimo alle condizioni dell' esercizio, non risponde in modo alcuno ai bisogni della viabilità fra due borghi, i quali oramai raggiungono, presi insieme, gli 80 mila abitanti.

« Che invece il progetto dell'ing. Tonso, all' uopo opportunamente modificato, può condurre ad una soluzione completa ed egualmente soddisfacente tanto per l'esercizio ferroviario, al quale viensi anzi a concedere assai più che non desideri, quanto per le esigenze impreteribili della viabilità e dell'edilizia.

« Che a quel progetto si connettono due questioni essenziali, quali sono: la necessità di allontanare il servizio merci a piccola velocità, essendochè non servirebbe a nulla il trasportarlo al di là dell' attuale cavalcavia di San Salvario, e la convenienza di abbassare il livello attuale dei binari nella stazione centrale.

« Che a risolvere la prima è necessario e basta l' impianto di una succursale merci in Vanchiglia, opportunamente collegata colla nuova stazione di Valdocco, e l'apertura di uno scalo merci a piccola velocità presso la stazione di smistamento, alla barriera di Genova.

« Che infine, la proposta dell'abbassamento dei regoli nella misura radicale proposta dall'ing. Tonso, merita la più attenta considerazione da parte dell'Amministrazione ferroviaria, perchè mentre essa dà l' unica soluzione economicamente ed esteticamente possibile al problema della viabilità, non è di danno, ed anzi è per aumentare le comodità del servizio ferroviario, così nell' interesse della Amministrazione della Rete Mediterranea, come in quello dell'industria e del commercio della nostra città.

« Ed infine, non vuolsi dimenticare come tutti codesti vantaggi sarebbero ottenuti senza alcun maggior aggravio, poichè il solo valore delle aree, le quali verrebbero riconquistate alla fabbricazione, è stato ravvisato sufficiente a compensare tutte le spese portate dalle varianti e dalle opere di completamento, stimate necessarie a risolvere pure a Porta Nuova il problema dell' edilizia e della viabilità.

« Epperò è a sperare che il Governo sarà ben lieto di potere colla sola cessione delle aree suddette, contribuire ad accrescere le comodità del servizio ferroviario in modo superiore a tutte le possibili esigenze, e dare ad un tempo a due cospicui borghi, che sono parti integranti della città, il beneficio di vedersi congiunti da vie di comunicazione comode ed eleganti. »

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il 22 corrente è stata firmata tra i ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze da una parte, ed il comm. Massa direttore generale della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo dall' altra, la convenzione che affida alla Società stessa la costruzione delle sei linee seguenti: Avellino-Ponte S. Venere; Velletri-Terracina; Sparanise-Gaeta; Cornia-Piombino; Cuneo-Saluzzo; Genova-Ovada-Asti.

La convenzione ha basi analoghe a quella precedentemente stipulata dal Governo colle Meridionali, vale a dire che alla Società viene corrisposta una sovvenzione chilometrica, oltre il pagamento di una somma fissa in un certo numero di annualità.

Per domani (25) è convocato il Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea: l'assemblea generale straordinaria degli azionisti sarà indetta per l' 11 del prossimo aprile, allo scopo di approvare la convenzione suddetta, non che le modificazioni nello statuto sociale e i provvedimenti finanziarii che si rendono necessarii.

Riguardo a questi ultimi, sappiamo che il capitale sociale verrà aumentato di 45 milioni, portandolo così da 135 a 180 milioni, e all'aumento si provvederà mediante creazione di 90,000 nuove azioni, da offrirsi ai possessori delle attuali.

Trattandosi di modificazioni allo Statuto e di aumento di capitale, occorre per la validità dell'assemblea che siano presenti non meno di 40 azionisti, che rappresentino il terzo del capitale sociale, e per le deliberazioni una maggioranza di voti rappresentante almeno un quinto del capitale stesso.

><

Nei giorni 21, 22 e 23 corr., ebbe luogo in Torino, presso gli Uffizi del 1° Compartimento delle strade ferrate del Mediterraneo, la 68ª conferenza, per la sistemazione dei reclami circa i trasporti in servizio Austro-Ungarico-Bavarese-Italo-Svizzero. Erano rappresentate 20 delle principali Amministrazioni ferroviarie della Lega.

Il sig. comm. Bachelet, d' incarico del Direttore generale comm. Massa, aperse la seduta salutando i Delegati e proponendo che la Presidenza fosse assunta, come d' abitudine, dal Consigliere Biersac delle ferrovie Bavaresi dello Stato.

Il detto funzionario, nell'accettare, espresse i suoi ringraziamenti, e, a nome anche dei suoi colleghi, sentimenti di riconoscenza per la gentile accoglienza ricevuta in Italia in occasione di questa e delle altre precedenti analoghe conferenze.

Dopo di ciò ebbe principio e si continuò la discussione delle singole questioni numerosissime e di non lieve importanza in buona parte, le quali tutte vennero sciolte con reciproca soddisfazione, ad eccezione di alcune poche che, per non essere ancora sufficientemente studiate, si dovettero rimandare.

Prima di separarsi i sigg. Delegati stabilirono che la prossima conferenza debba aver luogo a Sion il 12 giugno prossimo venturo. Ci consta poi che codesta conferenza sarà ancora di maggiore importanza dovendovi intervenire per la prima volta anche i Rappresentanti di molte ferrovie della Germania in seguito ad una convenzione che è stata a tal proposito in ultimo conchiusa.

><

Ci consta che il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha nominato una commissione tecnica avente l'incarico di ispezionare le località in cui deve svolgersi il tracciato del tronco dal torrente Ghiaro a Borgotaro, della linea Parma-Spezia. Fanno parte della commissione stessa gli Ispettori del Genio Civile signori comm. Cornaglia e Borgnini e l'Ispettore Capo delle Miniere sig. comm. Giordano.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo ha fatto domanda al R. Ispettorato generale per conoscere se possa disporre per gli studi occorrenti alla compilazione del progetto per una nuova stazione per le merci, con annesso parco vagoni nella borgata delle Fornaci presso Savona, sulla base degli accordi presi nel convegno tenuto recentemente dai rappresentanti sociali in concorso del R. Ispettorato di Circolo di Torino. La domanda della prefata Amministrazione tende a sollecitare il più possibile i provvedimenti necessari a sistemare il servizio ferroviario a Savona, le cui condizioni si vanno facendo ogni giorno più difficili a causa della insufficienza delle attuali stazioni.

><

Il giorno 13 del corrente mese si è riunita in Torino la commissione nominata per l'esame del pneumoforo studiato dal sig. Ing. Carlo Valle.

Erano presenti: Pel Ministero della guerra, il sig. Cav. V. Cortese Tenente Colonnello di stato maggiore; per la Società delle ferrovie del Mediterraneo i signori, Cavalieri G. Silvola e C. Cervini capi sezione il 1° della trazione, il 2° del Materiale ed il sig. Cav. Ing. G. Rocca sotto Ispettore della Direzione Generale. Intervennero anche all'adunanza il signor S. Pagliani Professore di fisica al R. Istituto tecnico ed il predetto sig. Ing. C. Valle.

La detta commissione ha determinato di rimandare l'esecuzione del mandato affidatole ad una nuova riunione da tenersi in sul finire del corrente mese, onde eseguire in un solo periodo tanto gli esperimenti sull'apparecchio isolato, quanto quelli sulla locomotiva e dar modo anche di intervenire alla riunione ad un rappresentante del R. Ispettorato generale.

A proposito della nuova riunione ci viene assicurato che il compito cui dovrebbe soddisfare la commissione sarebbe quello di esaminare teoricamente e tecnicamente il pneumoforo come macchina ventilatrice in genere, il suo rendimento e la sua utilità pratica sulle locomotive in servizio per il passaggio delle lunghe gallerie.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al R. Ispettorato generale, il progetto dei lavori occorrenti per impiantare il servizio delle merci nella stazione di Bastia situata lungo la linea da Terontola a Foligno. La spesa complessiva preventivata per l' esecuzione dei lavori medesimi ascende a L. 108,750.

La Società predetta ha anche inoltrato all'approvazione governativa: il progetto per il rifacimento di m. 19,420 di binario lungo la linea da Cremona a Mantova e di n. 8 deviatoi nelle stazioni di Bozzolo, Piadena e Marcaria, della linea predetta, con una spesa di L. 147,900, non tenuto conto del materiale d'armamento; il progetto per la ricostruzione lungo la linea da Adria a Chioggia di due ponti, uno di m. 13.00 e l'altro di m. 8.00, con una spesa presunta di L. 103,000.00.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Faenza a Firenze ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto d'appalto dei meccanismi fissi

e dei cancelli in ferro di chiusura dei passaggi a livello, occorrenti nel tronco da Foguano a Marradi della ferrovia predetta.

L'importo totale delle forniture comprese in progetto rileva a L. 94,880.00. Le provviste da fare sono le seguenti:

N. 6 segnali a distanza a disco girevole, completi con trasmissione; n. 1 gru da pesi fissa della portata di 6 tonnellate; n. 8 piattaforme girevoli, delle quali 3 del diametro di m. 4.50, 4 di m. 5.50, ed unadi m. 8.50; n. 4 colonne idrauliche isolate a collo girevole; n. 3 sagome di controllo del carico dei vagoni; n. 2 serbatoi a fondo sferico per rifornitore, in lamiere di ferro, della capacità di m.c. 50 con relativi accessori; chilogramma 30,000 di tubi in ghisa per condutture d'acqua; n. 1 bilancia a ponte fisso a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate sistema Bianco-Opessi; n. 3 davanzali per piani caricatori; n. 20 cancelli in ferro per chiusura dei passaggi a livello con colonne di sostegno in ghisa.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi una maggiore spesa, a modificazione del contratto, e che non sia dovuta la multa per ritardo nella esecuzione dei lavori dipendenti dall'appalto del 2° tronco della ferrovia Caianello-Isernia, assunti dalla Impresa Michele Fontana;

2. Che possa approvarsi la proposta d'appalto per la fornitura e collocamento in opera di 4 bilancie a ponte nelle stazioni dt Cervara, Lunghezza e Palombara Sabina e nella fermata di Salone, lungo la ferrovia da Roma a Solmona;

3. Che possa approvarsi la proposta di atto di sottomissione della Impresa G. Canova a componimento delle vertenze insorte nell'esecuzione dei lavori del tronco Guinadi-Pontremoli, della ferrovia Parma-Spezia;

4. Che possa approvarsi la proposta di transazione con la Ditta Gino Frova, appaltatrice del 4.o tronco della ferrovia Mantova-Legnago importante aumento di spesa in modificazione ai patti dell'appalto;

5. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti possano approvarsi:

a) progetto presentato dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo per la sistemazione degli scoli alla progressiva 93.666, della linea Savona-Bra;

b) progetto studiato dalla Società della rete Adriatica per lavori di ampliamento della stazione di Tortoreto nella linea da Bologna ad Otranto, con una spesa totale di L. 63,700;

c) proposta di modificazione al progetto già approvato per la linea ferroviaria di circonvallazione di Milano;

d) progetto presentato dalla Società delle Meridionali, distinto colla lettera C, pei lavori di sistemazione della stazione di Candela nella linea Candela-Rocchetta-Melfi, con un preventivo di spesa di L.90,000;

e) proposta presentata dalla detta Società intesa a provvedere la stazione di Verona di un punto di scarico per le materie di rifiuto provenienti dalle officine della rimessa locomotive e dal piazzale della stazione stessa;

f) progetto studiato della Società per le ferrovie del Mediterraneo relativo alla ricostruzione di un manufatto sulla roggia Gattinara lungo la ferrovia da Alessandria a Mortara;

g) progetti per la sistemazione del servizio merci nella stazione di Garbagnate e per modificazioni e impianti di nuovi binari nella stazione di Bovisa, lungo le linee Milano-Saronno e Milano-Erba.

><

La Deputazione provinciale di Caserta ha fatto tenere all'on. Ministro dei lavori pubblici una sua deliberazione colla quale viene ripresentato al Governo del Re ed al Parlamento il voto perchè sia al presente provveduto per la costruzione della ferrovia da Telese a Caianello per la Valle Alifana, la quale da più tempo ha formato oggetto di aspirazioni e di voti non solamente della provincia di Caserta ma di altre provincie e Comuni i quali da anni altamente la reclamano.

><

Sappiamo che con decreto Ministeriale del primo andante la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 134,900 per impianto di apparati centrali di segnalamento e manovra in stazione di Gallarate.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Generale delle strade ferrate:

L. 78,000 per risanamento e completamento massicciata sul tronco Gavorrano-Follonica;

L. 20,000 per risanamento e completamento della massicciata sul tronco Trofarello-Chieri;

L. 4,610 per acquisto ed impianto di una capria di legno per alzar locomotive in stazione di Roma-Termini;

L. 2,200 per impianto lampisteria per fanali da segnalamento in stazione di Milano Centrale;

L. 1,400 per impianto di altra lampisteria per fanali da segnalamento a Milano Porta Sempione.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha indetta pel giorno 9 aprile p. v. la gara per la fornitura di n. 10 carri speciali per trasporto acidi, riservandosi di diramare fra pochi giorni gli inviti anche per quella relativa a n. 20 carri per trasporto petrolio.

><

Le Ferrovie del Mediterraneo mettono all'asta pel 7 aprile p. v. la fornitura di n. 39,270 traverse di legno. (Vedi i dettagli nell'avviso in fine),

><

A modificazione della notizia precedentemente pubblicata, annunciamo che l'attivazione del servizio a doppio binario sulla tratta Settimo-Chivasso della linea Torino-Milano, stata stabilita pel giorno 15 corrente mese, venne prorogata al 1° aprile p. v.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quella delle ferrovie dell'Adriatico, ha proposto al R. Ispettorato generale la proroga a tutto il mese di dicembre del corrente anno della convenzione vigente con le Ditte Cirio e Garavaglia di vini, mosti, olî ecc. in destinazione dell'estero.

><

Il 14 del corr. mese si è varato felicemente il piroscafo rimorchiatore *Garda*, costrutto nel Cantiere di Peschiera, alla completa ultimazione del quale non mancano che pochi lavori di finimento interni che saranno ultimati nel corrente mese; sicchè il piroscafo stesso potrà entrare in servizio col 1° del prossimo aprile. Di questi giorni deve essere varato anche l'altro piroscafo *Benaco*. Siccome però la montatura della macchina non è ancora fatta, così non potrà trovarsi completamente ultimato e messo in servizio che pel 1° maggio successivo.

Il terzo piroscafo-salone *Depretis* sarà messo in lavoro immediatamente e sarà finito in luglio p. v. ossia con qualche ritardo in confronto dell'epoca fissata in contratto, come del resto si è verificato per gli altri due.

><

In vista delle ripetute insistenze del pubblico allo scopo di vedere migliorate le comunicazioni fra Bari e Napoli, ci consta che la Società delle strade ferrate Meridionali ha studiato una modificazione parziale di orario fra Bari e Foggia che ha presentato all'esame del R. Ispettorato generale con proposta d'attuazione in via d'esperimento. Secondo il nuovo orario proposto, verrebbe attivato un nuovo convoglio da Foggia a Bari in prosecuzione del diretto n. 94 da Napoli e del n. 709 della linea di Ancona. Sarebbe inoltre sostituito al treno merci n. 1522, un treno *omnibus* pel servizio locale dei viaggiatori fra Bari e Foggia, e si accelererebbe la marcia del treno misto n. 712, rendendolo omnibus.

><

Per aderire ad una istanza, debitamente giustificata, presentatale dalla Ditta F. Chiarini di Faenza, la Società delle strade ferrate dell'Adriatico, d'accordo con quella delle ferrovie del Mediterraneo, ha chiesto al R. Ispettorato generale di essere autorizzata ad estendere la tariffa locale n. 216 B alla stazione di Faenza.

><

È in corso di firma un decreto ministeriale mercè il quale alle spedizioni di vino comune in botti o barili a carro completo, eseguite in base alla tariffa locale 203 P. V. da una delle stazioni comprese nel tratto Giarre-Tremestieri a Messina, o da una delle stazioni del tronco Messina-Mascali a Giarre, sarà concesso, in via di rimborso l'abbuono del 7.50, o del 15, ovvero del 25 0[0 sui prezzi stabiliti nella tariffa medesima, in favore degli speditori i quali dimostreranno di aver spedito entro un anno da 100 a 300 carri, ovvero da 301 a 600, o più di 600 carri.

><

Durante il mese di febbraio p. p. le linee componenti la rete delle ferrovie Sicule, hanno dato un prodotto di L. 611,500. Il prodotto dei mesi precedenti dell'esercizio corrente essendo stato di L. 4,137,587, si ha in totale dal 1° luglio 1887 a tutto febbraio p. p., un prodotto di L. 4,749,087.00.

><

Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'ampliamento della stazione di Ravenna, lungo la ferrovia Ferrara Ravenna-Rimini;
2. Progetto del ponte sul fiume Torrighera lungo il 2° tronco Macomer-Bosa;
3. Proposta per riparazioni ai fabbricati delle stazioni, delle case cantoniere e garette lungo la ferrovia Foggia-Manfredonia;
4. Progetto per la sistemazione provvisoria del servizio merci nella stazione di Colico lungo la ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna;
5. Proposta per la sostituzione di una piattaforma di metri 15 ad una di m. 12, nella stazione di Tagliacozzo della ferrovia Roma-Solmona;
6. Tornitura di due bilance a ponte, sistema Bianco Opessi per le stazioni di Cordovado e S. Vito lungo la ferrovia Portogruaro-Casarsa;
7. Progetto di una casa Cantoniera al kl. 2+487 della linea Cremona-Mantova;
8. Espropriazione a titolo di servitù di passaggio nel territorio di Bagheria per la ferrovia Palermo-Porto Empedocle.

Associazione Tramviaria in Italia

Sede Torino.

Onorevole Società della Tramvia.....

È del massimo interesse per tutte le Tramvie formanti parte della nostra Associazione che vengano di mano in mano studiate le condizioni di fatto in cui versano, ciascuna in particolare, per rapporto al loro tracciato ed impianto ed al loro esercizio per modo da poter confrontare fra di loro i risultati diversi ottenuti per effetto di metodi e di materiali dissimili da esse applicati, e rendere con ciò possibile a tutte l'introduzione di quei miglioramenti che la scienza e la pratica hanno già sancite e di cui le Società Tramviarie più importanti e diligenti hanno saputo tanto opportunamente approfittare.

Il questionario a tale scopo predisposto dal Comitato viene trasmesso a tutte le Società consociate con preghiera di voler tassativamente rispondere ad ognuna delle domande in esso contenute in quel miglior modo che le sarà possibile, ed a norma, ben inteso, di quei dati che le fosse concesso senza difficoltà di raccogliere dal proprio esercizio.

Il Comitato sottoscritto deve richiamare l'attenzione di codesta lodevole Società sulla somma importanza della richiesta che le vien fatta e sulle utili conseguenze che da questa pratica ne possono derivare in vantaggio d'ogni singola Società e della stessa nostra Associazione. Conosciuto lo stato di fatto del funzionamento delle diverse Tramvie, si avrà aperta la via a poter discutere seriamente tutti quei particolari di esercizio che costituiscono nel loro assieme la maggiore e minor bontà di una Amministrazione Tramviaria; sarà questa pertanto una base per gli studî avvenire e per le conclusioni e proposte dell'Associazione quali potranno svolgersi sia nel seno del Comitato, sia, e con maggior competenza ed autorità, nel seno dei futuri nostri Congressi.

Questionario.

1. Lunghezza esatta di ciascuna linea al 1.o gennaio 1888 in esercizio — Percentuale nell'interno degli abitati —

Percentuale in tratti rettilinei, in curve di raggio inferiore ai 50 metri, in curve di raggio da 50 a 100 metri, ed in curve di raggio superiore ai 100 metri. — Differenze di livello fra i punti estremi delle linee.

2. Qualità delle traverse (legname semplice, legname preparato, metallo). Loro dimensioni, tipi, distanze di posa. Loro durata constatata fino ad ora. Forma e peso delle rotaie, deterioramento loro.

3. Spesa annua in mano d'opera e ghiaia di manutenzione, per km. di binario.

4. Con quali disp sizioni si provvede allo sgombero della neve.

5. Se si usino nei rifornitori degli apparecchi per depurare l'acqua.

6. Spesa di manutenzione per locomotiva per anno o per unità di percorso della stessa — detta per vagone merci — detta per vettura passeggieri.

7. Qualità dei combustibili impiegati, consumo per treno-chilometro e per veicolo-chilometro. — Qualità e sistemi di ingrasso, consumo per locomotiva-chilometro e per veicolo-chilometro.

8. Se nelle officine si sia introdotto il lavoro a cottimo in tutto od in parte, e quale risultato siasi ottenuto.

9. Durata dei cerchioni delle locomotive percorrenti le varie linee; loro provenienza, spessore d' origine, spessore minimo tollerato, numero delle volte che vengono torniti; detta dei vagoni; detta delle vetture.

10. Periodi in cui si estraggono tutti o parte dei tubi delle caldaie a scopo di pulitura — Se si usino disincrostanti e risultati ottenuti.

11. Se e come sono stabili i premi sull'economia di combustibile, d'ingrasso e manutenzione delle locomotive, sul percorso maggiore e sulle unità chilometriche trasportate.

12. Portata dei vagoni merci, loro peso, altezza del fondo sul piano della rotaia, sistema dei freni — Risultati ottenuti dalle differenti coperture dei tetti delle vetture e dei vagoni. Modo d'illuminazione delle vetture passeggieri.

13. Se si usino piattaforme per girare le locomotive alla fine d'ogni viaggio onde avere la marcia sempre nello stesso senso.

14. Tipi di biglietti passeggieri, abbonamenti, lettere di porto o carte di trasporto, tipi di cedole e di registri. — Come venga eseguito il controllo dei diversi cespiti d' entrata. — Se qualche categoria di personale sia interessata nelle entrate lorde o nei benefici dell'esercizio.

15. Indicare la zona in cui la linea tramviaria attira merci e viaggiatori indicando pure la popolazione servita.

16. Quali servizi cumulativi di merci o di passeggeri si facciano colle ferrovie, con altre tramvie e colle diligenze affluenti.

17. Differenza fra i trasporti merci fatti in un senso e quelli nel senso opposto — percentuale di ritorni a vuoto — lavoro annuo per vagone in chilometri percorsi ed in tonnellate chilometri trasportate.

18. Statistica progressiva del traffico, aumento o diminuzione del numero e percorrenza media dei viaggiatori, e del tonnellaggio e percorrenza delle merci.

19. Collezione dei modelli del servizio contabile.

20. Rapporti stampati dei differenti esercizi.

Il Presidente: Ing. G. BIANCHI.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato generale i contratti da essa stipulati colle seguenti Ditte:

1. Renzoni-Moroni e Canali, per l'impianto di un binario industriale di raccordo con la stazione di Morolo;

2. Impresa Industriale italiana di costruzioni metalliche, per raccordo con binario delle officine di Sarno con la stazione di Castellamare di Stabbia;

3. Alberto Antonio di Bra, pei lavori di riordinamento del cordonato dei piani caricatori in stazione di Mondovì;

4. Policastro Giovanni di Corigliano, per le opere di rialzo di livelletta fra le stazioni di San Basilio e di Scanzano nella linea da Taranto a Reggio;

5. Alfani Raffaele di Bernardo, per vagliatura e ricarico di massicciata sul tronco Metaponto-San Basilio di Pisticci, nella linea da Taranto-Reggio;

6. Rossi Giuseppe di Chiavari, per lavori di ristauro al rivestimento della galleria dei Cappuccini nella linea Ligure di Levante;

7. Ferrari Luigi di Novara, per rifacimento di binario fra Cattignaga e Borgomanero nella linea Novara-Gozzano;

8. Società Ausiliare di strade ferrate e tramvie di Torino, per le opere metalliche occorrenti nel secondo binario fra Massa e Sarsana (ferrovia Ligure di Levante);

9. Paglia Michele di Laveno, per ricostruzione di due manufatti lungo la linea Asti-Mortara;

10. Fratelli Invitti di Milano, per impalcature metalliche occorrenti nella settima tratta della nuova linea di circonvallazione di Milano;

11. Marino d'Andrea e C. di Napoli, per lavori all'argine ferroviario in corrispondenza al torrente Lordo, lungo la linea da Taranto a Reggio;

12. Vignolo Salvatore di Sanpierdarena, per la costruzione di una baracca provvisoria allo scalo di San Benigno in Genova;

13. Dolci Onorato di Campomorone, per risanamento della massicciata sul tronco da Pisa P. N. a Massa;

14. Carrara Domenico di Genova, per lavori di demolizione di un capannone merci in stazione di San Benigno.

— La Società predetta ha anche presentato per approvazione al R. Ispettorato i seguenti preventivi:

1. Preventivo di L. 4800 per l'impianto d'una gru da pesi a larga base, della portata di tre tonnellate, sul piano caricatore della stazione di Sestri Levante (linea Genova-Pisa);

2. Preventivo di L. 7100 occorrente per l'impianto del servizio telegrafico nei nuovi locali degli scali marittimi di Genova, piazza Caricamento e Santa Limbania, e di una comunicazione telegrafica diretta fra i detti scali e la stazioni di Genova P. P. e Genova P. B. ed altri lavori;

3. Preventivo della spesa di L. 6600 per l'impianto di una bilancia a ponte fissa della portata di 30 tonnellate e per l'allargamento del piazzale di scarico in stazione di Seregno.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa i seguenti progetti:

1. Rifacimento di m. l. 2322 di binario nel tronco Rovigo-S. Apollinare della linea Legnago-Rovigo-Adria. L. 17,100;

2. Lavori di completamento nel tronco Mantova-Cerea della linea Mantova-Legnago. L. 13,960;

3. Consolidamento del rilevato al Km. 106 + 320 della linea Foggia-Napoli. L. 15,000;

4. Rifacimento di Km. 3,807 di binario fra i Km. 7 + 364 e 11 + 171 del tronco Dossobuono-Villafranca linea Verona-Mantova. L. 26,820;

5. Progetto del rifornitore da costruirsi nella stazione di Chioggia. L. 27,000;

6. Proposta per l'esecuzione di lavori diversi nella rimessa locomotive della stazione centrale di Firenze, spesa occorrente L. 2750;

7. Proposta per l'esecuzione dei lavori di ampliamento e

di sistemazione della stazione di Casalpusterlengo, nella linea Milano-Piacenza, con un preventivo di spesa di L. 100,811;

8. Proposta per munire di piastre di fondo intermedie tutte le traverse dei binari di corsa della linea Udine-Pontebba che ne sono sprovviste, spesa necessaria L. 5300;

9. Proposta per la formazione di una scogliera a difesa della ferrovia contro le corrosioni del torrente Miscano al chilom. 76 della linea da Foggia a Benevento, con un preventivo di spesa di L. 4000;

10. Proposta per l'impianto di una pompa d'alimentazione per la nuova motrice da 100 cavalli nelle officine di Verona, spesa necessaria L. 2150.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Il Sindaco di Torino ha inviata al Governo ed al Parlamento una petizione approvata il 16 corrente dalla Giunta Municipale per sollecitare i lavori della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, e specialmente la costruzione della Galleria Limone-Tenda.

Questa petizione — accennati brevemente il grave ritardo nei lavori, il concorso deliberato dal Consiglio Comunale sin dal 22 giugno 1883, le successive istanze ed i reclami presentati dalla Rappresentanza municipale di Torino e da altre — conclude colle seguenti domande:

1. Che siano accelerati i lavori dei tronchi di ferrovia in costruzione fra Cuneo e Limone;

2. Che si apprestino gli elementi per continuare la Cuneo-Ventimiglia oltre il Colle di Tenda;

3. Che si prendano, ciò che è più urgente, i provvedimenti necessari per l'immediato eseguimento dei lavori del tronco galleria Limone-Tenda.

— Aggiungiamo che la Deputazione provinciale di Cuneo, nella sua seduta di lunedì 19 corrente, ha deliberato di unire le sue istanze a quelle della Giunta Municipale di Torino per la pronta costruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia e specialmente per il tronco Limone-Tenda, che comprende la galleria del Colle di Tenda.

Strada ferrata centrale e tramvie del Canavese. — Il 17 marzo corr. ebbe luogo in Torino l'assemblea degli azionisti della Società Anonima *Strada ferrata centrale e tramvie del Canavese.*

Erano presenti 22 azionisti, rappresentanti n. 10673 azioni. L'adunanza era presieduta dal comm. Corrado Noli, presidente del Consiglio di Amministrazione.

La relazione degli amministratori, letta dall'amministratore delegato, Pellegrini comm. Adolfo, afferma che il quinto anno sociale, chiuso col 31 dicembre 1887, fu fecondo di ottimi risultati, sia per l'aumento verificatosi nei prodotti, che pel fatto dell'apertura del tronco ferroviario Rivarolo Castellamonte.

Il municipio d'Ivrea, soggiunge la relazione, che giustamente si preoccupa dell'isolamento in cui quella città rimase pel fatto della costruzione della ferrovia Rivarolo-Castellamonte, interpellò la Società per dichiarare se, ed a quali condizioni, avrebbe essa acconsentito ad assumere la costruzione e l'esercizio del tronco Castellamonte-Ivrea. Il Consiglio di amministrazione dichiarò essere la Società disposta ad incaricarsene, purchè in base al progetto già redatto nel 1884 dal cav. ing. Fenolio e mediante legali sussidi a fondo perduto dagli Enti interessati per una somma complessiva non inferiore a lire cinquecento mila per una volta tanto, oltre al sussidio chilometrico governativo di lire 3000 per anni 70 consentito dall'art. 6 della legge 24 luglio 1887.

Il sindaco di Ivrea conseguentemente, facendosi centro dei vari interessi di quell'importante capoluogo di Circondario, chiese al Ministero la concessione di questa ferrovia in conformità del progetto Fenolio e col sussidio annuo chilometrico di lire 3000, e sta attivamente occupandosi ad ottenere dagli Enti morali i sussidi richiesti.

Allorquando saranno esaurite completamente quelle pratiche, sarà cura del Consiglio d'Amministrazione di convocare l'Assemblea degli azionisti, perchè possa definitivamente deliberare circa l'assunzione della costruzione e dell'esercizio di questo prolungamento della ferrovia.

Prendendo poi ad esaminare i prodotti netti ottenuti nel 1887, paragonati con quelli degli anni precedenti, la relazione constata che nello scorso esercizio la somma dei prodotti, fra viaggiatori, bagagli, merci ed introiti diversi ascese a lire 367,792.87, con un maggiore incasso complessivo di lire 39,728.01 in confronto dell'anno 1886.

Le spese d'esercizio furono in complesso di L. 192,258.73, con un aumento complessivo di sole L. 7666.49 in confronto dell'anno precedente, malgrado l'apertura della linea Castellamonte.

I prodotti dell'esercizio pertanto, deduzione fatta delle tasse erariali e di bollo, ascesero a L. 367,792.87, le quali sommate alle L. 2,115.87, rimanenza utili non distribuiti nell'esercizio 1886, danno la complessiva somma di L. 369,908.74.

Deducendone le spese d'esercizio in L. 192,258.73, lire 20,000 attribuite al fondo pel rinnovamento rotaie, L. 3,818 per l'ammortamento di n. 15 azioni da sorteggiarsi durante l'assemblea, e finalmente L. 11,784.45 interessi passivi pagati al Banco di Sconto e di Sete dal 25 luglio al 31 dicembre 1887 sulla somma che gli è dovuta dal conto costruzione ferrovia Rivarolo-Castellamonte, rimane la somma netta disponibile al 31 dicembre 1887 di L. 142,047.56.

Deducendo da questa somma il 5 0|0 da portarsi alla riserva, nonchè le prelevazioni statutarie, rimangono disponibili lire 128,160.67, le quali permettono come per l'esercizio precedente una ripartizione di L. 10.50 per azione, lasciando una somma di L. 2,445.67 da portarsi in conto nuovo al 1.o gennaio 1888.

Approvandosi il bilancio si intenderà conseguentemente deliberata la distribuzione al 1.o aprile p. v. di un primo dividendo di L. 7.50 per ogni azione ordinaria, rappresentante il 5 0|0 del capitale versato, e quella di un secondo dividendo di L. 3 al 1.o ottobre 1888, da distribuirsi a tutte le azioni siano ordinarie che di godimento.

La relazione si chiude con un elogio a tutto il personale e specialmente al direttore cav. Giovanni Molex.

La relazione dei sindaci fu pienamente favorevole.

Lettosi il bilancio 1887, questo venne senza discussione ed all'unanimità approvato in un colla relazione del Consiglio.

Nella nomina di due amministratori e dei sindaci vennero rieletti a quasi unanimità:

Amministratori: Ceriana cav. ing. Francesco, Zanaroli Egidio.

Sindaci: Bobba avv. Pietro, Scavia uff. avv. Giovanni, Veggi Luigi.

Sindaci supplenti: Betramo comm. Marco, De Planta cav. Adolfo.

In ultimo si estrassero a sorte i numeri di 15 azioni da ammortizzarsi.

Le azioni sorteggiate sono quelle portanti i numeri: 8358, 9778, 3946, 2546, 3089, 8459, 6982, 1375, 7624, 2787, 583, 10852, 3676, 2485, 243.

Queste azioni restano perciò annullate e saranno rimborsate al primo ottobre p. v., rilasciando ai titolari le relative azioni di godimento.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) nel mese di febbraio 1888, confrontato con quello dello stesso mese del 1887, fu il seguente:

		Febbr. 1888	Febbr. 1887
Passeggieri trasportati;	Num.	58,100	61,167 —
» introito;	L.	172,600	175,510,88
Bagagli e cadaveri;	Tonn.	175	165 —
» introito;	L.	16,000	15 839.92
Bestiame trasportato;	Capi	1,665	1,123 —
» introito;	L.	5,400	4,122.06
Merce trasportata;	Tonn.	57,000	49,532 —
» introito;	L.	636,000	523,438.93
Introito complessivo;	L.	830,000	718,912.79
» chilometrico;	L.	3,120	2,702.68
Spesa complessiva;	L.	450,000	360,314.45
» chilometrica;	L.	1,691.73	1,354.57
Introito netto;	L.	380,000	358,598.34

Nelle spese di esercizio non sono compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio e sono dedotti gli interessi per censi.

Ferrovie Francesi. — *Rete dello Stato.* — Nella recente discussione del bilancio dei Lavori pubblici, il deputato Brice ha date importantissime notizie sulle condizioni della rete dello Stato.

Egli ha provato, con documenti ufficiali, che le spese della medesima oltrepassano al giorno d'oggi 950 milioni; caricando così annualmente di 43 milioni il bilancio dello Stato, oltre a 27 milioni di spese d'esercizio. Alla complessiva somma di 70 milioni di passività annua non si possono contraporre che 43 milioni di prodotti, di modo che si ha annualmente un deficit di 27 milioni, al quale si deve provvedere a spese del bilancio pubblico.

L'on. deputato ha provato del pari che le spese aumentano ogni anno assai più che i proventi; per la qual cosa il prodotto netto tende a diminuire.

La conclusione, a cui ne venne, fu quella che la formazione di una rete dello Stato fu un pessimo atto per tutti e che il miglior provvedimento a prendersi sarebbe quello di riconcedere tale rete all'industria privata. Su tal proposito rimandiamo il lettore a quanto abbiamo scritto nel n. 10 (*Notizie Ferroviarie Estere)*.

Sull'argomento poi dell'esercizio ferroviario da parte dello Stato, rimandiamo a quanto abbiamo pubblicato nel n. 2, del corrente anno ed in questa stessa rubrica, circa le ferrovie dello Stato in Austria.

La direttissima Bruxelles-Magonza — Il Governo Belga ha pubblicata, secondo la promessa fatta alla Camera dei deputati il 31 maggio 1887, la relazione sui due progetti di tale ferrovia; l'uno con tracciato per Huy e l'altro per Amblève.

La relazione di confronto tra i due tracciati è lavoro dell'ing. Gondry, capo direttore del Comitato d'amministrazione delle strade ferrate e conchiude per l'accettazione del tracciato per Amblève; e la relazione fu interamente approvata dal Comitato medesimo, al quale erano stati commessi gli studi dal Ministro dei Lavori pubblici.

Questo progetto è basato specialmente su'l' uso delle linee esistenti e richiede pochi nuovi tronchi. Fra questi v' ha quello da Fexhe ed il ponte di Val-Benoît, sulla Mosa presso Liegi, per evitare il piano inclinato d'Ans a Liegi e quello da Vielsalm alla frontiera tedesca nella direzione di Saint-Vith.

La differenza di maggior spesa per il tracciato d' Huy fu calcolata di circa 40 milioni; mentre tale tracciato non darebbe altro vantaggio che quello di 15 minuti di percorso per i viaggiatori diretti a Calais e di 5 per quelli diretti ad Ostenda.

Notizie Diverse

Modificazioni alle leggi postali. — Nel n. 10, sotto il titolo *Il nuovo progetto di legge postale*, abbiamo accennato sommariamente alle lunghe vicende di tale progetto ed alle principali modificazioni presentate, circa le leggi postali, dall'on. ministro Saracco il 15 dicembre 1887.

Annunciamo ora che di quest'ultimo progetto venne distribuita alla Camera la relazione della Commissione, di cui è relatore l'on. Chiaradia.

Le variazioni apportate dalla Commissione parlamentare sono di poca entità. La più importante riflette l' istituzione di un *biglietto postale* col francobollo impresso e che sarà posto in vendita dalla Amministrazione postale. — La tassa per l'emissione dei vaglia all'interno è fissata a cent. 10 sino a L. 10; a cent. 20 sino a L. 25; a cent. 40 sino a L. 50; a cent. 60 sino a L. 75; a cent. 80 sino a L 100; aggiungendo successivamente cent. 20 per ogni 100 lire o frazione di 100 lire. — È stabilito che i pacchi postali possano essere spediti con dichiarazione di valore ed essere gravati d'assegno sino a L. 500 per ogni pacco. — È data facoltà al Governo di elevare sino a 5 chilogrammi il peso dei pacchi e di modificarne le dimensioni.

La nuova legge dovrebbe andare in vigore non più tardi del 1.o gennaio 1889.

Treno Ospedale. — Il Comitato centrale della Croce Rossa Italiana ha fatto allestire un piccolo treno sanitario con tutti i tipi di carrozze necessarie alla composizione di un treno ospedale per fargli compiere un viaggio a titolo di esperimento del materiale con cui è arredato, viaggio che fu già iniziato partendo da Roma per Bologna e Genova.

Il treno è formato di sei vetture, una delle quali serve di magazzino.

La prima vettura è divisa in quattro scompartimenti, per il direttore, pel capitano, pel capellano e per gli ufficiali medici.

Ogni compartimento contiene un letticciuolo posato su un piano elastico di metallo, un tavolino ed altri mobili.

La seconda vettura ha due compartimenti: nel primo è la farmacia al completo con i ferri chirurgici, le fascie, le medicine, nel secondo il magazzino dei medicinali.

La terza vettura è divisa anche in due parti: nella prima sono sospesi quattro letticciuoli per gli ufficiali feriti, nella seconda è l'ufficio contabile.

La quarta vettura poi è quella dei feriti di truppa ed ha 12 letticciuoli a due piani comodissimi ed uguali a quelli per gli ufficiali malati.

Viene poi la cucina che occupa la quinta vettura. Quivi tutto è nel massimo ordine, utensili, fornelli, cassoni per la carne e per gli altri alimenti. La cucina può fornire da mangiare per 200 persone in una volta.

I treni-ospedali che saranno in numero di 12 avranno loro sede nelle principali stazioni del regno.

E' davvero ammirabile la eccellente distribuzione d' ogni oggetto, sì da occupare il minore spazio possibile.

Industria meccanica. — Una Commissione rappresentante i maggiori stabilimenti meccanici italiani, composta dei signori cav. Giovanni Brombini, Guglielmo Miani e avvocato Gian Carlo Daneo, venne ricevuta dal Ministro del commercio e dall'on. Presidente del Consiglio.

La Commissione fece notare il danno gravissimo che deriva agli stabilimenti meccanici dall'applicazione della nuova tariffa generale, senza aver provveduto a mettere in armonia i dazi sulle materie prime coi dazi sui manufatti.

L'on. ministro Grimaldi assicurò la Commissione che quanto prima sarebbe convocata la Commissione nominata dal governo

per coordinare appunto questa materia, adempiendo così al voto del Parlamento e degli industriali meccanici.

La stessa Commissione fu poi ricevuta dal Presidente del Consiglio, onorevole Crispi, il quale dichiarò che il Governo non avrebbe mancato di provvedere con sollecitudine e colla maggior equità anche a questo ramo dell'industria nazionale.

Molo nel Golfo degli Aranci. — La Compagnia delle ferrovie Sarde sta per intraprendere fra breve i lavori del molo del Golfo degli Aranci.

Saranno occupati, per ora, oltre a cento minatori, escavatori di pietre e muratori.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			17 Marzo	Marzo 24
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 789	784
»	»	Mediterranee	» 614,50	613
»	»	Sicule	» 535	530
»	»	Sarde (preferenza) . . .	» 275	275
»	»	Palermo-Marsala-Trapani .	» 380	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 548	545
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena . .	» 303	302
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno . . .	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	318
»	»	» 2ª emiss.	» 310	308
»	»	Centrale Toscana . . .	» 521,50	529
»	»	Meridionali	» 323	323,50
»	»	Sarde, serie *A*	» 317,50	316
»	»	» serie *B*	» 313	312,50
»	»	» 1879	» 316	317
»	»	Pontebba	» 470	485
»	»	Nord-Milano	» 265	263,50
»	»	Meridionali Austriache	» 288	290

CONVOCAZIONI.

Ferrovia Verona-Caprino-Carda. — È convocata l'Assemblea generale ordinaria in Milano pel 31 corrente ad un'ora pom.

Ferrovia Torino-Cuneo-Saluzzo. — L'Assemblea generale degli azionisti è convocata pel 10 aprile alle ore 2 pom. nella sede della Società.

Banca Nazionale. — Assemblea generale degli azionisti pel 28 aprile, ore 12 merid., in Milano.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Banca Generale. — Dal 21 corrente, verso presentazione del cupone, n. 18 sarà pagato il dividendo in lire 14 per azione.

Società Anonima dei Tramways di Torino. — Il dividendo che sarà proposto nella prossima Assemblea, per l'esercizio 1887, è fissato in lire 9 per azione.

Società Italiana per il Gaz. (Torino). — Il riparto utili del secondo semestre 1887 a saldo dell'annata decorsa fu stabilito in lire 25 per azione pagabili dal 1.o aprile contro rilascio del vaglia n. 49.

Ferrovie Meridionali. — Dal 1.o aprile verrà pagata la cedola di lire 7.50 (Vedi pagina *Annunzi*).

Società degli Alti Forni ed Acciaierie di Terni. — A partire dal 2 aprile sarà effettuato il pagamento della cedola n. 2 delle obbligazioni 4 1/2 dell'interesse semestrale scaduto il primo di detto mese in lire 11.25 per obbligazione.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le
INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Comune di Zibello (Parma) (26 marzo, ore 10 ant. 1ª asta) — Appalto in due lotti dei lavori occorrenti per la costruzione di due edifizi scolastici. Importo 1.o lotto L. 36,630; 2.o lotto L. 23,763.

Cauz. provv. 1.o lotto L. 2400 - Cauz. def. L. } il decimo
» 2.o » » 1700 - » }

Lavori compiuti in 160 giorni. Fatali 5 aprile, ore 12 mer.

Prefettura di Torino (27 marzo, ore 11 ant., fatali). — Appalto per la costruzione dell'edifizio ad uso degli Istituti di Anatomia, Patologia e Medicina legale della R. Università di Torino, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 18.04 per cento su L. 1,082,800. (V. n. 10 del *Monitore*).

Municipio di S. Felice a Cancello (28 marzo, ore 11 ant. 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori necessarî per la rettifica della strada provinciale di Benevento, attraversante l'abitato di questo comune. Importo L. 31,483.74. Cauz. L. 1000. Fatali 13 aprile, ore 12 meridiane.

Amministrazione provinciale di Roma (28 marzo, ore 12 merid., definitivo) — Appalto dei lavori per la sistemazione di un tratto della strada provinciale Maria presso il ponte della Tenuta Campanari (metri 683.85) e costruzione di un nuovo ponte sul Cosa con deviazione dell'alveo (m. 223.23). Importo ridotto L. 14,989.98. (V. n. 7 e 9 del *Monitore*.

Intendenza di Finanza di Milano (28 marzo, ore 1 pom., 1.a asta) — Appalto per la manutenzione novennale del canale Muzza colle opere annesse lungo l'Adda da Grappello a Cassano. Importo annuo L. 24,720. Cauzione L. 9000. — Fatali 5 aprile, ore una pom.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (29 marzo, ore 1 pom. 2.a asta per deserzione 1.o incanto) — Appalto delle opere e provviste per la costruzione di un ponte in ferro con sostegni in muratura sul fiume Toce presso Domodossola. Importo L. 360,000. Fatali 5 aprile, ore 11 ant. (V. n. 9 del *Monitore*).

Municipio di Palmi. (29 marzo, ore 12 merid. fatali) — Appalto per tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione di un edificio ad uso scuole pubbliche. Importo ridotto L. 62,475. (V. n. 9 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Napoli (29 marzo, ore 1 pom., 1.a asta) — Appalto per la manutenzione della strada di Meniscola (m. 10,460.80). Importo annuo L. 15,360. Cauz. provv. L. 3840. Cauz. def. L. 15,360. Fatali a destinarsi.

Città di Genova (29 marzo, ore 2 pom. 1.a asta,) – Appalto dei lavori stradali diversi nella parte alta della città. Importo L. 50,000. Cauzione L. 5000. Deposito L. 1000. Fatali 13 aprile, ore 12 meridiane.

Municipio di Recanati (31 marzo, ore 12 merid. definitivo) — Appalto di tutte le opere e provviste necessarie per la costruzione di quattro pennelli sulla spiaggia di Porto-Recanati. Importo ridotto L. 109,500. (V. n. 7 e 9 del *Monitore*).

Comune di Giugliano in Campania. (31 marzo; ore 12 merid., fatali). — Appalto per i lavori di allargamento e sistemazione del primo tratto della via Corso Campano colla demolizione e ricostruzione del campanile di Santa Sofia. Importo ridotto lire 151,135. (Vedi n. 9 del *Monitore*).

Comune di Parma (3 aprile, ore 12 merid., unico e defin.) — Appalto dei lavori stradali straordinarî, diviso in due lotti. Importo 1.o lotto, L. 43,428.14. 2.o lotto, L. 42,854.54. Cauz. L. 4000 per ciascun lotto. Deposito per spese L. 800. Lavori compiuti in 150 giorni.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Vicenza (3 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 10, Bassano-Primolano compreso fra Bassano ed il Confine Tirolese, (m. 30,873.90), escluse le traverse di Bassano e del Forte di sbarramento al Tombione, in Comune di Cismon. Importo L. 19,926. Cauz. provv. L. 3000. Cauzione def. mezza annata. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Avellino (3 aprile, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione della strada obbligatoria di Greci per Faeto, tronco dall'abitato di Greci al torrente Lucifero. Importo L. 57,000. Cauz. provv. L. 2000. Cauzione def. L. 5700. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Novara (3 aprile, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1° incanto). Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1897) del 2.o tronco della strada nazionale n. 20 detta del Sempione compreso fra la spalla destra del ponte sul fiume Toce alla Masone ed il confine Svizzero (Vallese) (m. 32,562.05) esclusa la traversa di Domodossola (m. 821.20). Importo L. 37,583.94. (V. n. 8 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Rovigo. (4 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione ed alla difesa frontale dell'argine sinistro di Po nel froldo Lame in comune di Castelnuovo Bariano, da metri 57 inferiormente al segnale n. 60 fino a metri 98 a valle della pietra di località froldo Lame e golena Cibo Superiore, per l'estesa complessiva di metri 800. Importo

lire 122.570. Cauzione provvisoria L. 7000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in otto mesi.

Deputazione Provinciale di Friuli. (4 aprile, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto per la quinquennale manutenzione della strada provinciale Pontebbana da Porta Gemona di Udine fino al bivio di Osoppo. Importo annuo lire 8752.40. Cauzione provvisoria lire 920. Cauzione definitiva il quinto. Fatali giorni otto.

Intendenza di Finanza di Catanzaro. (4 aprile, ore 11 ant. definitivo). — Appalto per la costruzione della caserma delle Guardie di Finanza in Agliastro (comune di Casino). Importo ridotto lire 14456. (Vedi n, 5 e 9 del *Monitore*).

Comune di Capodrise (Caserta). (4 aprile, ore 9 ant., 1.a asta). — Appalto per la sistemazione delle strade interne di questo comune. Importo lire 63,546.77. Cauzione provvisoria lire 3000. Fatali 21 aprile, ore 12 merid.

Prfettura di Genova. (5 aprile, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto pei lavori di manutenzione del Porto di Corte a Santa Margherita Ligure, comprendente il consolidamento del molo di difesa durante gli esercizi finanziari 1887-88 e 1888-89. Importo lire 57,577.79, oltre lire 5422.21 a disposizione dell'Amministrazione. (Vedi n. 8 del *Monitore*).

Comune di Parma. (5 aprile, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di un ponte di circonvallazione sul Parma a nord della città e relative opere stradali ed accessorie. Importo lire 233,250.48. Cauzione lire 20,000. Deposito per spese lire 3000.

Municipio di Castel San Giovanni (Piacenza). (5 aprile, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla riforma del vecchio fabbricato scolastico ad uso di Collegio Convitto. Importo lire 51,513.55. Cauzione provvisoria lire 1600. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 20 aprile, ore 12 meridiane.

Città di Treviglio. (5 aprile, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una porzione dell'edificio per uso delle scuole elementari maschili. Importo lire 65,785.29. Cauzione lire 8000.

Città di Marino. (7 aprile, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di fognatura in diversi punti della città aggiudicato provvisoriamente col ribssso del 20 0[0 su lire 34421.25. (Vedi n. 7 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Modena. (7 aprile, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'apertura e sistemazione del Canale diversivo delle acque alte modenesi scorrenti in Burana, dalla Sezione 259, sull'esistente Canaletto Bagnoli, fino a metri 120 inferiormente alla Sezione 388, ossia all'imbocco della chiavica emissaria in Cavamento presso Santa Bianca. Importo ridotto lire 618,100.88. (Vedi n. 2, 6 e 8 del *Monitore*).

Città di Porto Maurizio. (7 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per la costruzione di un edificio scolastico. Importo lire 272,169.59. Cauzione provvisoria lire 12,500. Cauzione definitiva lire 25000.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro. (7 aprile ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto sessennale per il mantenimento della strada provinciale Sferracavalli e del rettifilo compreso fra la stazione e l'abitato di Cassino presso la piazza Manzoni (metri 32,328.10). Importo annuo lire 10,400 (Vedi n. 9 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Napoli. (8 aprile, ore una pom. 1.a asta). — Appalto dei lavori di nuovo lastricato di basolnella strada di Benevento, dal termine dell'abitato di Casali nuovo al confine della provincia verso Acerra. Importo lire 91000. Cauzione provvisoria lire 4530. Cauzione definitiva lire 9100. Fatali a destinarsi.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Rovigo. (9 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori pel completamento della difesa frontale a due tratte saltuarie dell'argine sinistro del Po (Venezia) nelle località di Rettinella e Tiepolo inferiore, comprensorio Loreo. Importo lire 109.100. Cauzione provvisoria lire 5450. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura di Genova (9 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione ordinaria, durante il sessennio dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1894, del tronco della strada nazionale n. 37, Sarzana-Cremona, compreso fra porta Calleri di Sarzana e la metà del ponte sul torrente Ri, confine colla provincia di Massa (m. 7778) esclusa la traversa della città di Sarzana (metri 658). Importo annuo L. 8037,15. Cauzione provvisoria L. 1200. Cauzione definitiva mezza annata. Fatali a giorni 15.

Forniture diverse.

Direzione d'Artiglieria della R. Fonderia di Torino. (30 marzo, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto della provvista di kg. 30.000 di zinco in pani a lire 0 85 il kg. Importo lire 25.500. Cauzione lire 2600. Consegna in giorni 90.

Direzione delle Costruzioni Navali - 2.o dipartimento. (Napoli). (31 marzo, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto per la fornitura di un motore completo per barca della lunghezza di metri 12. 83. Importo lire 15.500. Cauzione lire 1550. Consegna in 135 giorni.

Direzione d'Artiglieria della Fabbrica d'Armi di Torino. (31 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle provviste seguenti:

Chil. 750 ferro in filo grosso a lire 0 75: importo lire 562 50; - Chil. 2500 ferro in filo sottile a lire 0 80: importo lire 2000; - Chil. 45850 ferro in verghe diverse a lire 0 40: importo lire 18340. Cauzione lire 2100. Consegna giorni 40.

Id. id. (31 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle provviste seguenti:

1. Chil. 2000 acciaio naturale in verghe (per molle di culatta a lire 0 60: importo lire 1200; - 2. Chil. 6500 acciaio in filo grosso (per viti) a lire 0 80: importo lire 5200; - 3. Chil. 600 acciaio in filo mezzano (per copiglie d'unione e per scatole) a lire 1: lire 600; 4. Chil. 550 acciaio in filo sottile (per molle spirali di scatole) a lire 2 20: importo lire 1210. Cauzione L. 900. Consegna giorni 40.

Id. id. (31 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle seguenti provviste:

1. Chil. 10000 latta in foglio semplice a lire 0 60: importo lire 6000; - 2. Chil. 750 ottone in filo mezzano a lire 2 10: importo lire 1575; - 3. Chil. 1000 saldatura forte a lire 2 30: importo lire 2300; - 4. Chil. 500 pakfond in lamiera a lire 4 20: importo lire 2100; - 5. Chil. 2000 punte di filo di ferro a lire 0 75: importo lire 1500; - 6. Chil. 500 viti del n. 4 da legnami a lire 2: importo lire 1000. Cauzione lire 1500. Consegna in 45 giorni.

Direzione d'Artiglieria dell'Arsenale di Costruzione di Torino. (4 aprile, ore 4 pom., unico e definitivo). — Appalto pella provvista di tonnellate 1000 di litantrace grasso (per forni e fucine) a lire 35 la tonnellata. Importo lire 35000. Cauzione lire 3500. Consegna in giorni 90.

Direzione d'Artiglieria della R. Fonderia di Torino. (6 aprile, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto per la provvista di tonnellate 300 di coke a lire 44 la tonnellata. Importo lire 13200. Cauzione lire 1400. Consegna giorni 70.

Id. id. (6 aprile, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto per la provvista di 400 tonnellate di litantrace magro a lire 38 la tonnellata. Importo lire 15200. Cauzione lire 1600. Consegna in 100 giorni.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunta la costruzione di un ponte metallico sul fiume *Sabato* presso Atripalda per conto della Società per costruzioni in Napoli.

Prefettura di Ferrara. — L'appalto dei lavori per la difesa al Froldo Manica a sinistra di Reno fu aggiudicato al signor Magnani Pietro, Bologna, per lire 41, 236.64. (Vedi n. 9).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia — L'appalto per la fornitura di n. 9 boe da ormeggio cilindriche in ferro omogeneo con relativi accessori, diviso in tre lotti, è stato aggiudicato al signor Baffico Bartolomeo e C.ia Spezia, col ribasso del 28.13 per 0[0, 1.o lotto; lire 28.33 per 0[0, 2.o lotto e lire 28.53 per 0[0, 3.o lotto. (V. n. 9 del *Monitore*).

Municipio di Barletta. — L'appalto per la sistemazione di via Nazaret con la costruzione del sottoposto condotto ecc. venne aggiudicato al signor Corvasce Francesco, Barletta, che offrì il 19 per 0[0. (Vedi n. 1, 4 e 8 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Torino. — L'appalto per la costruzione d'una caserma al Foro Boario in Torino per una brigata Treno fu aggiudicato al signor Besozzi Agostino, Torino, per lire 163,800. (Vedi n. 9 del *Monitore*).

Direzione Straordinaria del Genio Militare per la Regia Marina. (Venezia). — L'appalto per la costruzione delle officine-congegnatori del R. Arsenale, di travi tubolari di lamiera di ferro sostenute da colonne di ghisa e di alberi di ferro, ecc. è stato aggiudicato alla Ditta Larmi Nathan e C.ia Milano, che offerse il ribasso del 28.60 per 0[0 su lire 84.000. (Vedi n. 9 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

7ª Decade — Dal 1° al 10 marzo 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1888	772.045 30	37.808 34	280.447 15	1.162.971 49	31.055 25	2.284.327 53	3.980 00	573 95
1887	905.860 20	55.133 47	265.071 97	1.215.782 60	30.032 02	2.468.880 26	3.980 00	620 32
Differenze nel 1888	+ 130.814 90	+ 17.325 13	+ 15.375 18	+ 52.811 11	+ 1.023 23	+ 184.552 73	»	+ 46 37
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1888	5.501.657 69	277.285 68	2.088.445 59	8.236.797 27	226.611 40	16.330.797 63	3.980 00	4.103 21
1887	5.470.725 67	259.078 00	1.785.776 97	7.845.781 69	202.073 01	15.563.435 34	3.980 00	3.910 41
Differenze nel 1888	+ 30.932 02	+ 18.207 68	+ 302.668 62	+ 391.015 58	+ 24.538 39	+ 767.362 29	»	+ 192 80

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1888	35.715 65	1.406 70	5.457 60	29.611 85	991 50	73.186 30	805 00	90 91
1887	34.355 48	1.335 83	3.468 19	27.238 74	890 43	67.288 67	701 00	95 99
Differenze nel 1888	+ 1.360 17	+ 70 87	+ 1.989 41	+ 2.373 11	+ 101 07	+ 5.897 63	+ 104 00	+ 5 08
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1888	255.228 05	6.764 77	35.230 61	239.212 69	8.448 55	544.884 67	805 00	676 88
1887	212.172 62	4.731 51	19.181 80	172.349 17	6.447 76	418.350 86	698 91	598 58
Differenze nel 1888	+ 43.055 43	+ 4.033 26	+ 1.580 81	+ 66.863 52	+ 2.000 79	+ 126.533 81	+ 106 09	+ 78 30

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1888	1887	*Differenze* nel 1888	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	1.632 60	2.142 05	+ 509 45	10.856 90	10.677 25	+ 179 65
Merci	760 85	739 20	+ 21 65	4.146 35	3.813 95	+ 332 40
Introiti diversi	131 15	127 05	+ 4 10	691 25	675 30	— 15 95
TOTALI	2.524 60	1.008 30	+ 483 70	15.694 50	15.166 50	+ 528 00

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima sedente in Firenze
Capitale sociale 230 milioni interamente versato.

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori portatori di obbligazioni di questa Società che la **Cedola di L. 7.50**, maturante il **1° Aprile p. v.**, sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e di circolazione:

a FIRENZE presso la Cassa Centrale . . . . . . in L. 6,30
a ANCONA » la Cassa dell'esercizio . . . . . » » 6,30
a BOLOGNA » id. id. . . . . . » » 6,30
a NAPOLI » la Banca Nazionale del Regno d'Italia . » » 6,30
a PALERMO » i sigg. I. e V. Florio . . . . . » » 6,30
a LIVORNO » la Banca Nazionale nel Regno d'Italia . » » 6,30
a GENOVA » la Cassa Generale . . . . . . » » 6,30
a TORINO » la Società Generale di Credito Mob. Italiano » » 6,30
a ROMA » Id. id. » » 6,30
a MILANO » la Banca di credito Italiano . . . . » » 6,30
a VENEZIA » i sigg. Jacob. Levi e Figli . . . . » » 6,30
a PARIGI » la Società Gen. di Credito Industr. e Comm. » » 6,30
Id. » la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi . » » 6,30
Id. » la Banca di Sconto di Parigi . . . . » » 6,30
a GINEVRA » i sigg. Bonna e C. . . . . . » » 6,30
a BASILEA » i sigg. De Speyr e C. . . . . . » » 6,30
a BRUXELLES » la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi . » » 6,30
a BERLINO » il sig. Meyer Cohn . . . . . » » 6,30
Id. » la Banca Tedesca . . . . . » » 6,30
a FRANCOFORTE s[M]. presso il sig. B. H. Goldschmidt . » » 6,30
a AMSTERDAM presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi in F[oi] 2,96
a LONDRA » i sigg. Baring Brothers e C. . in L. s. 0,5 1/2

Firenze, 13 *Marzo* 1888.

La Direzione Generale.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale L. 3,000,000 — Versato L. 2.750,000

MARCA DI FABBRICA

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMEMDUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO
VITTORIO, OZZANO PRESSO CASAL MONFERRATO, SENIGALLIA, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland; di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acque e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre 1,000,000 di quintali - Forza motrice 1000 cavalli-vapore.

La Societá garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la Marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

Sede e Direzione; Napoli, 24, Via Medina

DIRETTA DAL COMM. ING. FRANCESCO KOSSUTH

Opifici Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino,* l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano,* oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro,* votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino,* l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore,* ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben 3704 ponti metallici e di 197,400 metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia,* la fornitura di n. 800 veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di n. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

SOCIETA' ANONIMA METALLURGICA

TARDY E BENECH

SAVONA

CAPITALE SOCIALE VERSATO L. 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I *(Poutrelles)*, Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali Città d'Italia.

FABBRICA
DI LIME E CHIODI
PASTORI E SESTI

Corso S. Martino, 2, Torino

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. **135** milioni interamente versato

Strade Ferrate Complementari — Provviste a rimborso di spesa.

AVVISO D'ASTA

Nel giorno **7 Aprile 1888** alle ore **10 ant.** in Milano presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta, N. 24, (Palazzo ex Litta) si procederà, dinnanzi al Direttore Generale o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la Costruzione delle Strade Ferrate in data 17 Gennaio 1886, N. 3705 (Serie 3ª) col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**ASTA** per la fornitura di:

N. 39,270 Traversi di legno quercia-rovere intermedî ordinarî, divisa in due lotti: uno di 20,000 traversi e l'altro di 19,270 traversi, da consegnarsi entrambi franchi sui vagoni nella vecchia Stazione di Spezia; — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso d'asta, di L. 4,50 (lire quattro e centesimi cinquanta) per ogni traverso.

La consegna per ogni lotto dovrà aver luogo **entro 2 (due) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere all'allestimento dei traversi.

La cauzione definitiva sarà, per ogni lotto, di **L. 8 900** da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di Banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del Deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11, piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso le Sezioni di Costruzione di Pontremoli e di Sarzana dalle 10 alle 12 antim. e dalle 2 alle 5 pom.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **10 ant.** del giorno **7 Aprile suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto, l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di traversi,** ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sottoprefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel certificato.

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 4000** per ogni lotto, nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

In una scheda suggellata saranno fissati dal Direttore Generale della Società i limiti massimo e minimo dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

La fornitura sarà aggiudicata al migliore offerente. È riservato all'Amministrazione il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento d'asta, o di passare ad un secondo esperimento. — I risultati dell'asta saranno dalla Società sottoposti al R. Ispettorato, il quale, entro il termine di 10 giorni, giudicherà se debbansi ritenere come definitivi, o se si debba procedere ad un secondo esperimento sul prezzo della migliore offerta ottenuta In questo ultimo caso il miglior offerente del primo esperimento si intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Chiusa l'asta, saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, meno quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto fino all'aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale. — L'altro sarà restituito non appena sarà stata pronunziata l'aggiudicazione definitiva dal R. Ispettorato.

Il deliberatario dovrà entro il termine di 10 giorni dalla data dell'invito presentare la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la Cassa dei Depositi e Prestiti dello Stato.

Le spese di bollo e registro del Contratto saranno a carico dell'Assuntore.

Milano, 17 Marzo 1888.

La Direzione Generale.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI — Sabato, 31 Marzo 1888 — NUM. 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

NUOVE LINEE COMPLEMENTARI

Riservandoci di pubblicare il testo della convenzione stipulata il 22 scorso mese fra il Governo e la Società Mediterranea, possiamo intanto offrire i seguenti particolari in aggiunta alla notizia sommaria datane nel precedente numero.

La convenzione affida, come s'è detto, alla Società la costruzione delle sei linee Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte Santa Venere, Cornia-Piombino, Cuneo-Saluzzo. La lunghezza di queste è approssimativamente stabilita così:

Velletri-Terracina	Km.	77
Sparanise-Gaeta	»	54
Genova-Asti	»	93
Avellino-Ponte Santa Venere	»	120
Cornia-Piombino	»	14
Cuneo-Saluzzo	»	31 ½

Si ha quindi un complesso di Km. 389.500, ma questa misurazione potrà subire mutamenti, essendo ammesse varianti che abbiano anche per effetto di allungare il tracciato nei limiti del tre per cento.

I termini entro cui la Società dovrà dare eseguite ed armate le linee, decorribili dal giorno in cui le sarà comunicata l'approvazione dei rispettivi piani e tracciati sono:

tre anni per le linee Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Cornia-Piombino, Cuneo-Saluzzo e pel tronco Rocchetta Melfi-Monteverde;

quattro anni per i tronchi Asti-Acqui-Ovada e Avellino-Paternopoli;

sei anni pei tronchi Rivarolo-Mele, Monteverde-Conza, Paternopoli-S. Angelo;

otto anni pei tronchi Mele-Campoligure e S. Angelo-Conza.

La Società si è riservata di presentare i progetti definitivi d'esecuzione entro un anno dalla data della legge approvante la convenzione.

Per ciascuna linea sono determinate la larghezza della piattaforma stradale, l'altezza della massicciata, le dimensioni delle traverse, la lunghezza e il peso delle rotaie, le dimensioni per le gallerie, i limiti concessi per le curve e le pendenze.

Tutte le spese di costruzione saranno a carico della Società, esclusa soltanto la provvista delle rotaie e del minuto materiale metallico, che sarà fornito in natura dal Governo. La Società contribuisce pure, con una somma fissa di L. 2,577,000, agli ampliamenti e nuovi impianti necessari per l'innesto delle nuove linee in quelle a cui si collegano.

In compenso degli oneri di costruzione la Società percepirà una sovvenzione annua chilometrica di L. 20,500 dal giorno dell'apertura al pubblico esercizio di ciascuna linea o tronco di linea fino al 31 dicembre 1966. Il Governo corrisponderà inoltre alla Società una somma complementare di 19,080,000, in nove eguali rate annuali. Qualora poi ordinasse, giusta la riserva fattane, la costruzione a doppio binario della grande galleria detta del Turchino, compresa nella linea Genova-Asti, il Governo pagherebbe ancora alla Società un'altra somma fissa di L. 1,750,000.

Con questi corrispettivi s'intendono compensate alla Società anche le spese fatte per tutti i progetti relativi alle linee contemplate nella convenzione: dal canto suo il Governo cede gratuitamente i progetti da esso fatti studiare finora per le linee medesime.

Speciali agevolezze sono accordate pel trasporto dei materiali, attrezzi, meccanismi ed oggetti di consumo necessarii durante la costruzione, nonchè del personale addettovi.

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei lavori da un Commissario tecnico, da nominarsi con Decreto Ministeriale, al quale spetteranno le facoltà ed attribuzioni di cui nell'art. 287 della legge sui lavori pubblici.

L'esercizio delle nuove linee costruite sarà fatto dalla Società alle condizioni stesse risultanti dal contratto e capitolato vigente per l'esercizio della rete Mediterranea, con questa sola differenza, che per le linee di cui ora le viene concessa la costruzione, la Società si addossa anche

le spese per eventuali ampliamenti o nuovi impianti, esclusi i raddoppiamenti di binario, e quelle per riparare i danni cagionati da forza maggiore: a questo effetto però la Società riceverà, in aggiunta alla sovvenzione di L. 20,500, un ulteriore compenso di L. 200 al chilometro.

Per soddisfare gli impegni assunti la Società viene autorizzata a prorogare la sua durata fino al 31 dicembre 1966, ed a portare il suo capitale in azioni da 135 a 180 milioni, emettendo poi obbligazioni pel rimanente.

Sono quindi 90,000 nuove azioni che il Consiglio d'Amministrazione chiederà agli azionisti, nella prossima assemblea straordinaria, convocata per l'11 prossimo aprile, facoltà di emettere, e si assicura che verranno offerte *alla pari* ai portatori delle azioni già in circolazione, nella misura di una nuova azione per tre delle antiche.

L'assemblea è dunque chiamata: 1° ad approvare la convenzione stipulata col Governo; 2° ad approvare le modificazioni che conseguentemente si rendono necessarie nello statuto sociale; 3° ad autorizzare l'aumento del capitale in azioni e l'emissione di obbligazioni sociali, quando se ne presenterà il bisogno.

CRONACA PARLAMENTARE DELLE FERROVIE

(*Seduta del* 24 *Marzo*)

Galleria dei Giovi — Ferrovia Messina-Patti-Cerda
Commissione per i Ritardi dei Treni Ferroviari

L'on. Armirotti, anche a nome dei colleghi Randaccio e Pellegrini, svolse la annunciata interpellanza, all'onorevole ministro dei Lavori pubblici, sugli intendimenti del Governo in merito ad alcuni progetti, già ad esso sottoposti, tendenti a migliorare le condizioni del tracciato per la galleria dei Giovi.

Ecco, in breve, lo svolgimento della interpellanza. L'on. Armirotti disse di sperare che un sollievo, corrispondente ai bisogni del commercio di Genova, si possa avere con la succursale dei Giovi; ma di non confidare troppo nel sollecito compimento di questa linea. Per cui sarebbe opportuno giovarsi di quei sistemi, che son proposti ad aumentare la potenzialità della presente linea. Tra questi sistemi ve ne è uno che si ritiene potrebbe raggiunger lo scopo ed è quello dell'ingegnere Agudio. Altro sistema sarebbe un tronco, che congiungesse Rivarolo con la succursale a Mignanego. Notò che la seconda proposta potrebbe andare troppo per le lunghe. In ogni modo desiderò di conoscere gli intendimenti del governo.

L'on. Saracco, ministro dei Lavori pubblici, rispose trovarsi costretto a dichiarare per debito d'ufficio e di lealtà che i tentativi di introdurre nuovi sistemi per aumentare la potenzialità della linea dei Giovi non possono approdare a nulla. La Commissione speciale presieduta dal prefetto di Genova per esaminare il sistema Agudio espose dubbi tali da non ammettere la convenienza della esecuzione. Siccome però essa rimetteva il giudizio finale al Governo, questo credette d'interpellare anzitutto la Società esercente; ma questa rispose che dall'applicazione di quel sistema ne sarebbero derivati tali danni ch'essa avrebbe dovuto rivalersene verso lo Stato. Nondimeno il Governo non ha ritenuto la opposizione insuperabile ed ha eccitato il Comitato superiore delle strade ferrate ad esaminare in merito la proposta Agudio; e quel Comitato, ad unanimità la giudicò pericolosissima e tale da poter arrestare tutto il movimento del commercio di Genova. Quanto al raccordo a Mignanego, la Commissione speciale lo considerò inattuabile, come lo aveva giudicato anche l'ingegnere Agudio; e il Comitato superiore delle strade ferrate venne nello stesso avviso. Il Governo, scartando questi espedienti, sente la necessità di provvedere che sia aperto il nuovo valico dei Giovi, ed in questo ripone ogni sua sollecitudine; assicurando che quello sbocco, per voto di tecnici competentissimi, riuscirà quale è a desiderarsi e potrà essere aperto entro l'anno.

L'on. Armirotti non credette fondate le obbiezioni al raccordo, il quale, con poca spesa ed in breve tempo, consentirebbe il passaggio di un maggior numero di treni dalla galleria fino a che si aprirà la succursale dei Giovi, e però pregò il ministro di fare riesaminare la proposta.

Questi acconsentì a far studiare di nuovo se convenga anticipare la costruzione del tronco da Pontedecimo a Mignanego.

L'interpellante ringraziò il Ministro dei Lavori pubblici.

L'on. Di Sant'Onofrio, in nome anche degli onorevoli Cuccia, Sciarra e Finocchiaro, interpellò il ministro dei Lavori pubblici sui ritardi che si verificano intorno alla esecuzione della legge 22 luglio 1887 per la costruzione della Messina-Cerda.

L'on. ministro dei Lavori pubblici rispose dover attribuire il ritardo ai nuovi studî, ch'egli ha ordinato, dei progetti allestiti dalla Società, e quindi crede che il tempo non sia stato perduto nell'interesse pubblico. Ora gli studî sono compiuti e non si attende che il voto dal Consiglio di Stato, ch'egli si lusinga verrà sollecitamente, per bandire gli appalti per la costruzione di tutti i tronchi della Messina-Cerda. Frattanto si sono già invitati alcuni imprenditori perchè esaminino i capitolati.

L'on. Di Sant'Onofrio si dichiarò pienamente soddisfatto.

Il Presidente della Camera comunicò poscia la seguente domanda di interrogazione:

« Il sottoscritto chiede interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sullo stato dei lavori della Commissione d'inchiesta chiamata a studiare le cause dei ritardi e degli altri inconvenienti lamentati nell'esercizio delle ferrovie ed a proporne gli opportuni rimedi. — Mel. »

Ricordiamo a tale proposito che n. 47 del 1887 del *Monitore* (19 novembre) abbiamo pubblicato il testo del decreto ministeriale per la istituzione della Commissione e che nel N. 2 di quest'anno abbiamo pubblicato il questionario sottoposto alla medesima.

CONCLUSIONI ADOTTATE
DAL
CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 10*).

Questione XVII — *Linee con poco traffico.*

Conclusioni presentate, in nome della terza e della quinta Sezione riunite, dal signor Heurteau presidente della quinta Sezione:

« A. — Le economie da portare nell'esercizio dipendono da un insieme di provvedimenti che possono essere comuni alle ferrovie secondarie e alle linee con poco traffico che appartengono alle grandi reti, e che già sono state discusse in seno alla quinta Sezione, come pure nella Seduta plenaria del 20 novembre.

« Ogni Amministrazione deve esaminare quali sono le linee della propria rete alle quali conviene applicare i provvedimenti giudicati necessari per ottenere un esercizio economico e provocare, se è opportuno, le corrispondenti modificazioni nei regolamenti.

« B. — L'esperienza ha mostrato che è possibile appaltare il servizio delle piccole stazioni, senza che il Congresso abbia elementi sufficienti per giudicare del valore economico di questo provvedimento.

« Le precauzioni da prendere per guarentire in questo caso la sicurezza del servizio sembrano queste: disporre tutti i binari secondari dalla stessa parte della linea prin-

cipale, e provvedere affinchè la via principale non possa mai essere impegnata da manovre nell' intervallo del passaggio dei treni. »

Queste conclusioni vennero ratificate dall' Assemblea plenaria.

QUESTIONE XVIII — *Manovre di stazione.*

Conclusioni presentate dal signor Jacqmin, segretario principale della terza Sezione:

« Le manovre di stazione hanno per iscopo:

« Sia di disporre i veicoli da spedire nei treni in partenza in modo da evitare, per quanto è possibile, ulteriori rimaneggiamenti;

« Sia di ritirare dai treni in arrivo i veicoli destinati alla stazione e condurli nel luogo che essi devono occupare per essere scaricati o per aspettare la loro rispedizione.

« Inoltre si sono formate delle stazioni speciali dette di smistamento (*triage*) destinate a riunire i veicoli provenienti da diverse direzioni, in modo da formarne dei treni completi e ottenere così un migliore impiego del materiale mobile.

« Queste stazioni sono le più importanti sotto l'aspetto delle manovre, *puisque il ne s'y fait point*, *à proprement parler*, *d'autre service*.

« Le manovre si possono fare per mezzo di macchine apposite che conducono il treno da scomporre sopra una via speciale, e da questa spingono successivamente sopra diverse vie disposte a fascio i veicoli da separare. Le vie del fascio sono generalmente riunite a una certa distanza dagli scambi per mezzo di una o più file di piattaforme girevoli o per mezzo di carretti a vapore.

« In altre stazioni di manovra si utilizza la gravità, conducendo i veicoli sopra una via inclinata, dalla quale si mandano successivamente sulle diverse vie del fascio, mentre la macchina va a cercare un altro treno da scomporre. Altrove il treno viene spinto lentamente dalla macchina sopra una via a schiena d'asino: di mano in mano che i carri giungono alla sommità, essi vengono staccati, entrano nella contropendenza, e si separano uno dall' altro in modo da potersi avviare per i rispettivi scambi. Questa operazione può esser fatta dalla stessa macchina del treno, risparmiando, almeno in parte, l'impiego di macchine di manovra.

« Questo sistema coll'uso della gravità è ora applicato sopra un gran numero di reti, e dappertutto dà eccellenti risultati: si adoperano freni a scarpa che danno una sicurezza, per così dire, assoluta. La spesa è molto più piccola che coi metodi antichi, e finalmente la rapidità delle operazioni aumenta assai il rendimento delle stazioni.

« Le manovre di veicoli isolati si fanno a braccia, con cavalli, con macchine speciali (locomotive leggiere munite di un arganetto), con carretti a vapore e finalmente con meccanismi idraulici.

« Una nota pubblicata nel 1880, nella *Revue générale des chemins de fer*, dal sig. Sartiaux capo dell' esercizio del nord francese, determina così i limiti d' impiego di questi diversi mezzi:

« Per un traffico inferiore a 50 carri al giorno, la manovra deve farsi a braccia;

« Per un traffico da 50 a 150 carri al giorno, la manovra deve farsi con cavalli;

« Per un traffico da 150 a 300 carri al giorno la manovra deve farsi con macchina speciale;

« Per un traffico da 300 a 500 carri al giorno, la manovra deve farsi con carretto a vapore;

« Per un traffico superiore a 500 carri al giorno, la manovra deve farsi con meccanismi idraulici.

« La Sezione ha trovato che queste cifre si possono approvare, come limiti generali assai convenienti; ma è stato osservato che il rendimento della macchina speciale è piuttosto superiore a quello sopra indicato.

« L' impiego dei meccanismi idraulici presenta una particolarità da segnalare; esso permette di fare delle stazioni a più piani, come quella di Board-Street a Londra e di Bercy a Parigi raddoppiando così l'utilizzazione dei terreni.

« Ogni sistema che sviluppa i mezzi d' azione di una stazione, senza esigere che essa venga ingrandita, si deve considerare come assai interessante, perchè spesso può fare risparmiare dei lavori di ingrandimento che richiederebbero spese considerevoli. »

Queste conclusioni furono ratificate dall' Assemblea plenaria. (*Continua*)

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Domenica scorsa, 25 marzo, si riunì il Consiglio d'Amministrazione della Società Mediterranea, convocato d'urgenza, per esaminare la convenzione stipulata col Governo (V. il primo articolo).

La convenzione stessa venne approvata, e fu stabilito di riunire l' Assemblea generale straordinaria degli Azionisti il giorno 11 aprile, (vedi *Annunzi*) dando incarico al Comitato di preparare la relazione.

Discutendo sul trattamento da farsi alle 90,000 nuove azioni da emettersi per portare il capitale sociale da 135 a 180 milioni, prevalse il concetto che esse debbano venir pareggiate in tutto alle antiche, ben inteso dopo trascorso il termine che verrà stabilito per la loro completa liberazione.

><

Sono testè terminate le Conferenze, riprese il 17 spirante mese presso il R. Ispettorato generale delle strade ferrate in Roma, fra i signori delegati del medesimo, delle R. Poste e delle tre grandi Società ferroviarie, per discutere e stabilire il modo di regolare in via definitiva il servizio postale sulle linee esercitate dalle predette Società, in corrispondenza a quanto è previsto in proposito dalle Convenzioni pel riordinamento del servizio ferroviario in generale, attuatesi col 1º luglio 1885.

Siamo lieti di annunciare che, mercè reciproche concessioni, sonosi vinte le difficoltà finora frappostesi, per notevoli divergenze d'interessi e di apprezzamenti, a far raggiungere quel completo accordo che pur era tanto desiderato dalle Società e dal Governo; e non dubitiamo che questo si affretterà ad approvare le conclusioni adottatesi ed il regolamento che contempla le norme e modalità per la loro applicazione.

><

Alle Conferenze presso il R. Ispettorato generale pel servizio postale, altre hanno fatto seguito intorno

a talune modificazioni, già concordate in massima fra le tre grandi Società ferroviarie, del regolamento pel trasporto delle materie infiammabili ed esplodenti, affine di agevolare il traffico di alcune di queste materie, beninteso senza alcun pregiudizio del pubblico servizio ferroviario.

><

Sappiamo che con decreto Ministeriale del 24 corr. la Società delle strade ferrate del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 139,000 per applicazione di un nuovo filo telegrafico fra Roma e Pisa e fra Roma e Napoli.

Con altro decreto dello stesso giorno la medesima Società venne pure autorizzata ad effettuare la spesa di L. 430,000 per costruzione di m. 37,786 di muretti a secco per chiusura; e fornitura di m.c. 34,837 di pietrisco lungo la linea Roma-Pisa fra Pontegalera e Furbara.

><

Il Servizio delle costruzioni delle strade ferrate del Mediterraneo, allo scopo di rendere possibile l'apertura all'esercizio dei due tronchi della ferrovia Parma-Spezia, compresi fra Fornovo e Solignano e fra Solignano ed il torrente Ghiaro, ha presentato per approvazione al R. Ispettorato generale delle strade ferrate il progetto per la costruzione di una rimessa provvisoria in legname per ricovero di una locomotiva e pell' impianto di una piattaforma da m. 5.50 nella stazione di Berceto onde renderla atta a funzionare come stazione testa di linea.

I predetti due tronchi di ferrovia sono prossimi ad essere ultimati e la loro apertura all' esercizio gioverà grandemente anche per la costruzione dei tronchi successivi della linea.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha testè compiuto il progetto da essa studiato per incarico del Ministero dei lavori pubblici concernente l'impianto del secondo binario sulla linea Lucca-Pisa per servizio della ferrovia Lucca-Viareggio. La spesa occorrente per l'esecuzione dei lavori relativi ammonta a lire 568,480, compreso l'importo del materiale metallico per l'armamento.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha rimesso al R. Ispettorato: la proposta pel rifacimento in acciaio del binario del tronco da Altopascio a Lucca, della linea Firenze-Pistoia-Pisa, con una spesa totale di L. 108,590.00, escluso l'importo del materiale d'armamento; il progetto per l'appalto di N. 20 segnali a disco girevole e di N. 22 deviatoi semplici occorrenti per la linea Lecco-Como. La spesa a quest'uopo occorrente ammonta a L. 30,662.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha ultimato e sottoposto all'esame del Ministero dei lavori pubblici il progetto del tronco della ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona, compreso fra Casarsa e Spilimbergo, della totale lunghezza di m. 19,324.41.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da m. 17,636.26, di allineamenti retti e da m. 1688.15 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 400. In altimetria la pendenza massima raggiunge il 14 per mille.

L'opera d'arte principale, progettata lungo il tronco, è il ponte sul torrente Cosa in 7 arcate da m. 10 cadauna. Le altre opere d'arte, in numero di 94, consistono in ponticelli ed in sottopassaggi di luce variabile fra uno e cinque metri.

Le stazioni da stabilirsi sulla linea sono tre, quelle cioè di Valvasone, di San Giorgio della Richinvelda, e di Spilimbergo. Le stazioni medesime saranno provviste di fabbricato pei viaggiatori, di cessi, di marciapiedi, di piano caricatore scoperto e di magazzino per le merci.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono progettate N. 24 case cantoniere, delle quali 4 a due locali e 20 a quattro locali. La continuità delle strade ordinarie attraverso la ferrovia sarà mantenuta mediante 29 passaggi a livello, dei quali: N. 4 della apertura di m. 5 per strade provinciali, N. 11 di m. 4 per strade comunali e N. 14 di m. 3 per strade vicinali e private. La spesa complessivamente preventivata per la costruzione del tronco ammonta a L. 4,001,789.94.

><

Ci informano da Savona che quella Giunta Municipale ha rinnovate vivissime istanze al Ministero dei lavori pubblici, affinchè venga favorevolmente accolta la proposta della Ditta Cirio relativa ad un progetto di sgombro immediato delle calate del porto dalla enorme quantità di merci ivi giacenti, (a causa della insufficienza del servizio ferroviario), mediante l'attivazione di un servizio straordinario di carri da ferrovia, del quale la Ditta predetta sarebbe disposta di assumere la impresa.

><

Ci scrivono da Genova che quella Giunta Municipale, preoccupata della grave questione della insufficienza di comode e facili comunicazioni per agevolare lo sgombro delle mercanzie sulle calate del porto, ciò che riesce di gravissimo danno al commercio, ha vivamente interessato il Ministero dei lavori pubblici a prendere pronti ed efficaci provvedimenti acciocchè venga sollecitamente ultimata la ferrovia Succursale dei Giovi, visto che le proposte dell'ing. Agudio per accrescere la potenzialità della linea attuale, col contemporaneo allacciamento della nuova linea con quella esistente presso Mignanego, non furono riconosciute di pratica attuazione.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali, in seguito all'aumento di traffico verificatosi sulla linea Mantova-Modena ed alla cresciuta importanza di alcuni passaggi a livello sulla linea stessa, ha stimato opportuno di presentare all'approvazione del R. Ispettorato generale delle ferrovie, la proposta per la costruzione di n. 20 case cantoniere, i cui lavori sono preventivati dell'importo di L. 172,000.

><

Durante il mese di febbraio p. p. sulle linee esercitate dalla Società del Mediterraneo si ottenne un prodotto totale di L. 8,322,142.68 che unito al prodotto dei mesi precedenti dell'esercizio corrente che fu di lire 70,229,027.45, dà un prodotto totale di lire 78,551,170.13 pel periodo compreso fra il 1° luglio 1887 ed il 29 febbraio 1888.

Nei tre periodi corrispondenti dell'esercizio precedente si ottenne un prodotto di:

per febbraio	L.	8,148,507.49
pei mesi precedenti . .	»	64,872,050.62
in totale . .	L.	73,020,558.11

Dal confronto delle cifre suesposte risulta pertanto che durante l'esercizio in corso si ebbe un aumento di prodotto di L. 5,530,612.02, riferibile per lire 173,635.19 al mese di febbraio, e per L. 5,356,976.83 ai mesi precedenti. La lunghezza della rete, alla fine di febbraio p. p. era di chilometri 4581, superiore cioè di chilometri 131 della lunghezza in esercizio alla fine di febbraio dell'anno 1887.

><

Durante lo scorso mese di febbraio le linee comprese nella rete Adriatica hanno dato un prodotto di L. 6,994,608.19, il quale, unito a quello dei mesi precedenti dell'esercizio che fu di L. 62,097,319.27, dà un prodotto totale, dal 1° luglio 1887 a tutto febbraio 1888 di lire 69,091,927.46. I prodotti ottenuti dalla navigazione del Lago di Garda ammontano a L. 86,595.79. Al 1° marzo corrente le linee componenti la Rete Adriatica, misuravano chilom. 4777.

><

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha dichiarato a quello dei Lavori pubblici che da parte sua non ha alcuna eccezione a fare a che vengano approvate definitivamente le tariffe locali, a responsabilità limitata, riunite a cura della Amministrazione ferroviaria in apposito fascicolo, nel formare il quale si è tenuto conto di tutte le modificazioni ed estensioni che si sono andate di mano in mano approvando, suggerite dal pratico esercizio delle ferrovie e dalle esigenze commerciali.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio, ha dato la sua approvazione ad una proposta della Amministrazione ferroviaria per l'applicazione di un prezzo speciale ai trasporti di calce delle fornaci di Parè e Valmadrera, appartenenti alla Ditta Maggi, in partenza dalla stazione di Lecco e indirizzati a quelle di Olgiate, Cernusco, Osnago, Usmate, Arcore, Monza, Sesto, Milano, Melegnano, Tavazzano, Lodi, Lissone, Desio, Seregno, Albiate, Camerlata, Como, Pavia, Gassiano, Abbiategrasso, Vigevano, Bressana e Voghera; con obbligo alla predetta Ditta di trasportare almeno 400 carri completi all'anno.

><

È in corso di firma il decreto ministeriale mediante il quale nella nomenclatura generale delle vigenti tariffe è autorizzata l'aggiunta della nuova voce: *grasso minerale per macchine* alla quale seguirà l'indicazione della classe 4ª e della tariffa speciale 106 serie C., per le due reti Mediterranea e Adriatica, e quella della classe 4.a e della tariffa speciale 4 serie B, con peso minimo di una tonnellata e N. 5 serie C con peso minimo di cinque tonnellate per la rete Sicula.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con quelle delle ferrovie Meridionali e della Sicilia, ha presentato alla approvazione governativa la proposta per modificare la voce attuale della nomenclatura delle vigenti tariffe: *bombe di ferro o di ghisa vuote*, in quella di: *bombe di ferro o di ghisa, vuote o piene, ma sprovviste di polvere da fuoco o fulminato*, con applicazione ai relativi trasporti dei prezzi della classe quarta.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che con modificazioni possa approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, il progetto dei lavori di miglioramento delle stazioni di Corbezzi, Piteccio e Vajoni lungo la linea da Bologna a Pistoia, con una spesa di L. 197,350.84, presentato dalla Società per le ferrovie Meridionali;

2. Che possano essere ammessi i maggiori compensi proposti a favore dell'Impresa Pasi, relativi alla liquidazione dei lavori di sopraelevazione dei fabbricati del tronco Cervia-Rubicone, nella linea Ferrara-Ravenna-Rimini;

3. Che possa stipularsi l'atto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa con la Impresa E. Bianchi onde definire le vertenze insorte sulle domande di maggiori compensi avanzate dalla Impresa stessa pei lavori di costruzione del tronco San Cataldo-Canicatti della ferrovia Catania-Licata;

4. Che possano approvarsi gli atti di collaudo ed i maggiori compensi proposti a favore della Impresa Rizzi in dipendenza della fornitura da essa eseguita di scambi e meccanismi fissi occorsi nell'armamento della ferrovia da Mantova e Legnago;

5. Che possa approvarsi una convenzione conchiusa dall'Amministrazione governativa colla Impresa Ottavi, circa il pagamento di somme dovutele in dipendenza dei lavori da essa eseguiti per la costruzione della galleria di Montebove, lungo la ferrovia da Roma a Solmona;

6. Che possano essere autorizzate le maggiori spese di L. 1,273,758.67 e di L. 567,351.16 per maggiori spese occorse nella costruzione dei tronchi Galdo-Auletta ed Auletta-Polla della linea Sicignano-Castracucco, in appalto alla Impresa Menotti;

7. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto per la esecuzione delle opere di difesa della ferrovia Pontebbana del tronco fra i Km. 37,200 e 37,800, presentato dalla Società per le strade ferrate Meridionali.

><

Il Consiglio predetto ha manifestato l'avviso che possa accettarsi il progetto di transazione concordato colla Impresa Gaetano Martire a soppimento di lite concernente maggiori compensi domandati per la costruzione dei lavori del 2° e del 3° tronco della ferrovia da Avezzano a Roccasecca.

><

Dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo vennero negli scorsi giorni aperte le seguenti gare per appalto lavori:

Costruzione di forni da pane alle case cantoniere del tronco Taranto-Latiano, sulla linea Taranto-Brindisi, l'importo dei lavori è di L. 22,600 e il termine utile

per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 13 aprile p. v.

Lavori di riordino della stazione di Torre del Greco, esclusi quelli relativi all'armamento, importo L. 108,000, le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 13 detto.

Costruzione d'una tettoia pel servizio viaggiatori in stazione di Monza, importo L. 10,800, le schede d'offerta verranno dissuggellate alle ore 10 ant. del giorno 11 detto.

Riordino dei marciapiedi in stazione di Carmagnola, l'importo dei lavori ammonta a L. 6,000 e le schede d'offerta verranno aperte alle ore 10 ant. del 16 detto.

><

In questi ultimi giorni sono pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo le seguenti approvazioni di spese per lavori da parte del R. Ispettorato governativo:

L. 19,000 pei lavori di difesa lungo la linea Savona-Bra fra Ceva e Castellino;

L. 97,860 per rinforzo delle impalcature metalliche sul fiume Volturno;

L. 8,030 per rifacimento in acciaio di metri 500 di binario in ferro e di n. 6 deviatoi in stazione di Ceprano;

L. 460 per impianto d'idrometri a diversi ponti lungo le linee Genova-Pisa, Pisa-Firenze ed Asciano-Montepescali;

L. 1029.25 per costruzione di una cisterna acqua potabile al casello 83 della linea Savona-Bra.

><

Nelle ultime sedute del Consiglio d'Amministrazione e del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutesi il 25 marzo vennero approvati, fra gli altri, i seguenti contratti:

1. Colla « Societé internationale d'éclairage par le gaz d'huile » di Parigi per fornitura degli apparecchi a gaz sistema Pintsche per 8 vetture di 1ª classe, 10 di 2ª e 29 di 3ª, più 4 bagagliai;

2. Colla Ditta J. A. Maffei di Monaco per fornitura di 13 locomotive a 6 ruote accoppiate e carrello girevole del peso totale di kg. 650,000 e di 13 tenders relativi del peso di kg. 193,700;

3. Colla Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano per fornitura di 22 carrozze di 1ª classe a 2 assi, 3 compartimenti e 2 ritirate, di cui n. 15 con freno a vite, freno Westinghouse e illuminazione a gaz, e 7 con freno a vite, condotta per freno Westinghouse e illuminazione a gaz;

4. Col Sindacato d'esportazione dei carboni francesi a Marsiglia per fornitura di tonnellate 10,000 di carbone grosso mezzo grosso e tonnellate 6,000 di carbone minuto francese mezzo grosso;

5. Colla Società Anonima dell'acqua Pia di Roma per acquisto della proprietà di oncie 6 d'acqua Pia (Antica Marcia) per uso dei rifornitori di quella stazione;

6. Colla Società John Cockerill di Seraing per fornitura di 3000 cerchioni in acciaio Martin Siemens del peso totale di kg. 780,000 ed altri mille del peso totale di kg. 260,000;

7. Colla Ditta Greco Giovanni di Milano per risanamento della massicciata sul tronco Brandizzo-Chivasso;

8. Colla « Tredegar Iron e Coal Company limited » di Neuport (Mon) per fornitura di 10,000 tonnellate di carbone grosso inglese;

9. Colla « Aciéries du Rhin » di Ruhort per fornitura di 750 cerchioni in acciaio Martin-Siemens per ruote di locomotive e tenders;

10. Colla Società Anonima Franco-Belga di Bruxelles per fornitura di 8 locomotive a 4 ruote accoppiate e 2 ruote portanti e di 8 tenders;

11. Colla Ditta Felice Grondona e C. di Milano per fornitura di 28 carrozze di 1ª classe a 2 assi e 3 compartimenti e 2 ritirate, di cui 25 con freno Westinghouse e 3 con freno Smith-Hardy e condotta pel freno Westinghouse;

12. Colla Ditta Fratelli Invitti di Milano per fornitura di n. 95 carri scoperti a 2 assi con freno e loggetta per merci;

13. Colla stessa Ditta Fratelli Invitti per fornitura di 80 carri a bagagli a 2 assi, di cui 20 con freno a vite e Westinghouse, 20 con solo freno a vite e 40 con freno ordinario pure a vite;

14. Colla Ditta Cav. G. A. Pugno per acquisto di terreno occorrente per la nuova stazione di smistamento a Torino;

15. Colla Ditta Bocchia Pietro di Bernalda per sottomurazione della retro spalla destra e dei muri andatori del ponte Vella (linea Napoli-Metaponto);

16. Colla Società degli Alti Forni, fonderia ed acciaierie di Terni, per fornitura di 750 cerchioni in acciaio Bessemer e Martin-Siemens per ruote di locomotive o tenders.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviarî:

1. Progetto di costruzione d'un tronco del collettore a destra del Tevere sotto la stazione di Trastevere (Roma);

2. Progetto pel trasporto del binario della tramvia dall'interno della città di Asti sulla strada di circonvallazione;

3. Progetto d'ampliamento della stazione Carroceto lungo la linea Albano-Nettuno;

4. Progetto pel completamento della ferrovia funicolare sul Colle Capitolino;

5. Progetto di lavori di completamento della ferrovia Giulianova-Teramo;

6. Progetto di bonifica di Cave presso la stazione di Giardinetto-Troia lungo la ferrovia Foggia-Napoli;

7. Progetto per ricostruire e rialzare l'argine contenitore delle piene dell'Uomano al chilometro 325 + 350, lungo la linea Bologna-Otranto;

8. Progetto d'ampliamento del servizio merci nella stazione di Riola lungo la linea Bologna-Pistoia.

Le Ferrovie del Mediterraneo hanno pubblicato avvisi d'invito per appalti di fornitura di scambi e relativi crociamenti, traversi di legno, piattaforme, ecc. (Vedi foglio *annunzi*).

Associazione Tramviaria in Italia

Sede Torino.

Onorevole Società . . . .

A norma delle disposizioni contenute nello Statuto dell'Associazione, il Comitato sottoscritto deliberava nella Seduta del giorno 10 corrente di convocare l'Assemblea Generale ordinaria dei Membri dell'Associazione nel prossimo mese di maggio. Tale Assemblea sarà tenuta nella città di Padova, giusta quanto veniva stabilito nell'ultima Assemblea tenutasi in Milano nello scorso anno. Si riserva per altro il Comitato scrivente di comunicare in seguito a codesta onorevole Società il giorno preciso, l'ora ed il luogo che verrà destinato alla prima riunione della medesima, non che l'ordine del giorno degli oggetti da trattarsi.

Si pregano intanto le Società tutte formanti parte dell'Associazione a voler inviare al Comitato entro il prossimo mese di aprile quei quesiti che credessero di proporre e di svolgere nella sopradetta Assemblea onde promuovere le sue deliberazioni in merito.

Non dubita il Comitato che le onorevoli Società di Tramvie, cui la presente è diretta, vorranno efficacemente cooperare ai comuni intenti nel loro stesso interesse come in quello dell'intera Associazione, sia collo studiare e proporre degli argomenti utili al miglior sviluppo della industria tramviaria in Italia, sia coll'onorare del loro intervento l'Assemblea come sopra indetta. Scopo sopratutto cui mira la nostra Associazione si è quello di promuovere dal Governo, dalle Provincie, dai Comuni leggi e norme consone agli interessi generali delle popolazioni e delle Società esercenti, e di introdurre nel servizio tramviario tutte quelle riforme che valgano ad assicurarle una costante e ben intesa economia in tutti i rami, facilità e speditezza nel suo organismo, sicurezza e controllo nelle gestioni, insomma tutto quanto può vantaggiosamente rappresentare il risultato d'una saggia ed operosa amministrazione. Molte sono le questioni che sorgono a chi trovasi da anni nel campo pratico di dirigere un servizio di linee tramviarie, e che abbisognano d'essere ponderate e risolte. Ora si è alla diligente perspicacia delle lodevoli Società che noi facciamo in particolar modo appello perchè vogliano scegliere fra le questioni quelle che si presentano siccome utili ed importanti, onde, trasmetterle al Comitato per essere presentate alla discussione generale dell'Assemblea, la quale, ne siamo certi, sarà ben lieta, di poterle vagliare alla stregua delle cognizioni e della esperienza delle persone competenti che ne faranno parte e dare su di esse il suo voto illuminato ed autorevole. Sarà questo un mezzo sicuro per attirare sempre più l'attenzione del Governo, dei Corpi morali e del pubblico su tutto quanto può interessare lo sviluppo avvenire delle linee tramviarie, le quali non sono altro alla fine che vere ferrovie economiche di cui ogni Stato ben ordinato e potente non ha esitato ad aiutarne e promuoverne anche con sacrifici considerevoli l'incremento.

Il Presidente: Ing. G. Bianchi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa i contratti:

1. Colla ditta Dellanoce Angelo di Stradella pei lavori di impianto del servizio merci a piccola velocità in stazione di Pieve-Albissola;

2. Colla ditta Granata Mauro per lavori di prolungamento della Fognatura pel rifornitore di Potenza;

3. Colla ditta Gemignano Paolo di Viareggio per lavori di consolidamento all'argine stradale fra Pisa e Migliarino;

4. Colla ditta Mongini di Savona, per lavori di completamento dell'armamento al porto di Savona;

5. Colla ditta Badalassi Gaetano di Pisa, per lavori di consolidamento dell'argine stradale nei punti corrosi dal torrente Savolano (linea Roma-Pisa);

— La predetta Amministrazione ha inoltre sottoposto all'approvazione governativa i seguenti preventivi di spesa.

1. Preventivo della spesa di L. 248.325 occorrenti per l'impianto nella stazione marittima di Genova dei necessari apparecchi centrali per la manovra degli scambi e dei segnali che comandano alle linee d'accesso al porto medesimo;

2. Preventivo di L. 30.500 occorrenti per ampliare il fabbricato viaggiatori della stazione di Bovalino, nella linea Taranto-Reggio, per l'apertura di tre fossi di scolo e per la costruzione di passaggio a livello in prossimità della stazione stessa;

3. Preventivo della spesa di L. 10.348 occorrenti per sostituire tavolati metallici ai tavolati in legname dei ponti in ferro Allaro, Buonamico, Galati e Palizzi, lungo la ferrovia da Taranto a Reggio;

4. Preventivo di L. 31.488 occorrenti per l'applicazione alle vetture di targhette mobili per indicare la direzione dei treni;

5. Preventivo di L. 1950 occorrente per l'impianto di un ufficio telegrafico e per l'applicazione di sonerie elettriche di controllo ai dischi alla stazione di Pieve di Sori;

6. Preventivo di L. 1834 occorrenti per la ricostruzione di un ponticello in ferro al chilom. 50.550 della linea Torino-Cuneo.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa le seguenti proposte:

1. Proposta per l'impianto in stazione di Faenza di una piattaforma del diametro di metri 4.50, spesa occorrente L. 6100;

2. Proposta di prolungamento di marciapiedi nella fermata di Ponte di Borgoforte, nella linea Mantova-Modena, spesa necessaria L. 2130;

3. Proposta per l'impianto del servizio merci nella stazione di Bastia, lungo la linea Foligno-Terontola, con preventivo di spesa di L. 108.750;

4. Proposta per ricostruire il ponte di metri 13.50 sul canale di scolo Bresega ed il ponte della luce di metri 8, sul canale di scolo Dossi Inferiori, lungo il tronco Adria-Loreo, della linea Adria-Chioggia, con la spesa totale presunta di lire 103.000;

5. Proposta per l'impianto di un nuovo binario nella stazione di Codroipo (linea Mestre-Confine illirico), spesa occorrente L. 18.620, escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

6. Proposta per l'applicazione di freno a controvapore, dell'apparecchio d'inversione del movimento a vite e di un tettuccio nuovo ad alcune locomotive, con una spesa presunta di lire 64,810;

7. Proposta per il rifacimento di metri 10,420 di binario, fra le progressive 22,640 e 42,060, e di n. 8 deviatoi nelle stazioni di Piadena, Bozzolo e Marcaria, della linea Cremona-Mantova. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in lire 147.900, escluso il valore del materiale metallico di armamento.

8. Completamento della massicciata e rifacimento del rilevato stradale nel tronco Nardò-Gallipoli. L. 21,000.

9. Impianto del secondo binario sulla linea Lucca-Pisa, fra Lucca-Viareggio. L. 568,480.

10. Consolidamento di un tratto di rilevato al km. 198+750 da Roma della linea Foligno-Terontola. L. 14,300.

— La Direzione dei lavori della predetta Società, ha rimesso alla Direzione generale, per essere trasmessi al Ministero dei lavori pubblici, i tre progetti sul riordinamento delle ferrovie che fan capo a Firenze per l'impianto della nuova stazione di Firenze al Campo di Marte.

Questi tre progetti, che hanno per base comune la rettificazione del tratto di ferrovia dal Piazzale delle Cure all'Affrico e la soppressione dei passi a livello, sono nel concetto di una stazione identica a quella di Porta alla Croce da sop-

primersi; di una stazione per tutte le merci a piccola velocità che fan capo a Firenze, e di una stazione di dimensioni ampie come il progetto del 6 maggio 1885 e raccomandato dal Collegio degli Ingegneri di Firenze.

Ferrovia Ceva-Ormea. — L'appalto per la costruzione del 3.o tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno della ferrovia Ceva-Ormea fra le progressive 19,609.55 e 27,362.92 (metri 7753.37) escluse le espropiazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi e delle travate metalliche pei ponti è stato aggiudicato definitivamente al signor Villoresi che offerse il ribasso del 28.30 su L. 1,313.000. (V. n. 1, 6 e 10 del *Monitore*).

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — Nel n. 2 del *Monitore* a pagina 26, abbiamo annunciata la costituzione del Comitato promotore di questa ferrovia; diciamo ora brevemente dei lavori del Comitato medesimo e delle relative deliberazioni della Giunta Municipale e del Consiglio Comunale di Torino circa l'autorizzazione della spesa per la compilazione del progetto.

Nella seduta della Giunta Municipale, 21 corrente, l'ingegnere Vincenzo Riccio, assessore per i lavori pubblici, riferì:

« Il Comitato promotore della strada ferrata Torino-Chieri-Piovà-Casale eletto dall'Assemblea del 6 gennaio p. p. si è posto immediatamente all'opera prendendo conoscenza di tutti gli studi e pratiche già stati fatti in precedenza: stabilendo le norme generali cui doveva soddisfare la nuova linea, non che, in gran massima, il suo andamento.

« Il Comitato stesso ora ritiene sia necessario far eseguire prontamente un particolareggiato progetto e calcolo della spesa, e ne ha rivolto domanda al sindaco, dichiarando che, come fu già annunciato all'Assemblea generale, qualunque spesa sia fatta al riguardo dalla città di Torino deve considerarsi come un'anticipazione, della quale si dovrà tener conto nel riparto delle quote di concorso degli Enti interessati.

« Il riferente osservò che il progetto ed il calcolo della spesa sono una conseguenza del voto del Consiglio comunale, che deliberava doversi fare la nuova ferrovia a scartamento ordinario con tipo economico.

« Questi documenti d'altronde sono indispensabili per fare le ulteriori pratiche cogli Enti interessati ed in ispecie col Governo, nonchè poi le trattative con Società assuntrici.

« Perciò, ritenendo che la ferrovia avrà un percorso di circa 80 chilometri, e che la spesa per gli indicati studi ascenderà a circa L. 45,000, propone siano prese le necessarie disposizioni per l'autorizzazione della spesa. »

La Giunta approvò la proposta della compilazione del progetto e calcolo della spesa occorrente per la ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale, e dell'anticipazione della spesa nel senso indicato nella relazione che precede, e mandò proporre al Consiglio comunale di autorizzare la indicata spesa di L. 45.000, prelevandone la metà per l'anno corrente sui fondi materiali di cassa, inscrivendola regolarmente ed integralmente nel bilancio per l'anno 1889.

Questa deliberazione della Giunta fu approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 28 corrente marzo.

Ferrovia Novara-Seregno. — Il 25 corrente si è tenuta in Milano l'assemblea degli Azionisti della Società Anonima per la ferrovia Novara-Seregno.

Intervennero 23 azionisti rappresentanti N. 14,300 azioni.

Per acclamazione venne designato il signor Giulio Noerbel a fungere da presidente, e questi designò a funzionare da segretario il signor Felice Rodriguez e ad assumere l'Ufficio di scrutatori i signori: Federico ing. Clerici e Carlo Prandoni.

Il Consigliere Delegato sig. Felice Rodriguez, a nome dell'intero Consiglio, fece una breve commemorazione del compianto Presidente comm. barone Eugenio Cantoni.

Venne poscia, senza discussione, approvata la situazione finanziaria della Società a tutto il 31 dicembre 1887, come pure a unanimità venne votato l'aumento del Capitale Sociale da L. 4,000,000 a L. 5,500,000, mediante l'emissione di N. 6000 azioni da L. 250 nominali, deliberando che queste abbiano ad essere parificate alle 16,000 di prima emissione e di preferenza riservate ai vecchi azionisti.

La relazione del Consiglio, letta all'Assemblea, addimostra come tale aumento di capitale, venne in gran parte occasionato dalle modificazioni e migliorie introdotte nella linea, la quale venne così messa in grado di disimpegnare qualsiasi traffico, e come tali maggiori opere avessero del resto già ottenuta la approvazione degli Azionisti, i quali nell'assemblea dello scorso anno avevano già deliberato in massima l'aumento del capitale.

Per ultimo si procedette alla nomina dei 3 Consiglieri, in surrogazione di quelli usciti di carica per sorteggio, dei 3 Sindaci effettivi e 2 supplenti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A quanto scrivesi da Lugano alla *Nuova Gazzetta di Zurigo*, i lavori d'allargamento della ferrovia del Gottardo sul tronco Faido-Airolo, sono stati ripresi e vengono spinti con alacrità e senza interruzione. La posa del secondo binario nel tunnel di Polmengo sarà compiuta fra brevissimo tempo e quindi si darà mano all'allargamento di quello presso Dazio; verranno in seguito i due tunnels elicoidali di Freggio e Prato. La Direzione del Gottardo ha preso tutte le necessarie misure per garantirsi contro un'interruzione del servizio durante i lavori, non risparmiando per ciò le spese.

Ferrovia del Sempione. — Leggiamo nei giornali svizzeri che i delegati della Compagnia Svizzera Occidentale-Sempione sono ritornati da Roma: essi dichiarano che il governo italiano accolse benevolmente le loro proposte. Se la pace è mantenuta, si può sperare di vedere l'impresa del Sempione riuscire prossimamente.

Ferrovie Austro-Ungariche. — Diamo lo stato riassuntivo dei prodotti nello scorso anno 1887:

Linee comuni	Fiorini	79,156,458
con un aumento di 707,348 sul 1886.		
Linee austriache	»	124,015,280
con un aumento di 6,255,344 sul 1886.		
Linee ungheresi	»	43,540,882
con un aumento di 926,159 sul 1886.		
Rete totale	Fiorini	246,712,629
con un aumento di fiorini 7,888,851 sui prodotti del 1886.		

Il prodotto chilometrico fu di fiorini 10,619, dei quali 2500 dati dai viaggiatori e 8119 dalle merci.

Nello stesso anno 1887 furono aperti in tutta la monarchia 1281 chilometri di nuove ferrovie e cioè 532 in Austria e 749 in Ungheria.

Notizie Diverse

Cassa Pensioni ferroviarie — Dopo tre anni di indefesso lavoro, la Commissione dei rappresentanti delle diverse Società ferroviarie antiche e nuove ha definitivamente compilato ed approvato il nuovo Statuto della Cassa Pensioni.

La Commissione, che terminò l'altro ieri i suoi lavori a Roma, era composta del commendatore Niccolò Nobili, presidente, rappresentante la già Società delle Romane, del commendatore Mari, del cavaliere Pollini delle Meridionali, del com-

mendatore Frescot ed altri della Mediterranea, e del cavaliere Scialoia delle Sicule.

Fu dato incarico al commendatore Nobili di presentare l'elaborato lavoro ai Comitati e Consigli d'amministrazione delle Reti, perchè quindi venga rimesso all'approvazione del Governo.

Assicurazione dei viaggiatori in Russia. — Alcune Compagnie di ferrovie Russe usano il seguente sistema di assicurazione dei viaggiatori contro i danni di accidenti corporali.

I viaggiatori possono assicurarsi, volta a volta, per un solo viaggio; e su ogni rublo (lire 4,01) pagato per prezzo del biglietto, è prelevato un kopiejka (0,04) come premio o tassa di assicurazione.

Una persona, per esempio, che si rechi in 3.a classe da Pietroburgo a Mosca paga 8 rubli per prezzo di viaggio ed aggiungerà perciò 8 kopiejki se voglia assicurarsi. Questa tassa, in caso di accidente corporale, gli dà diritto ad un indennità di 800 rubli; ossia 100 rubli ogni kopiejka di premio od ogni rublo di prezzo del biglietto.

Il giubileo del carbon fossile — La *Frankfurter Zeintung* ha da Brusselles che il 18 corrente si compivano 690 anni dacchè è stato coperto il carbon fossile. Fu un fabbro ferraio di Plainevaust, nel Belgio, che scoperse in quei dintorni il 18 marzo 1198 il preziosissimo minerale.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			24 Marzo	Marzo 31
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 784	788
»	»	Mediterranee	» 613	627
»	»	Sicule	» 530	532
»	»	Sarde (preferenza)	» 275	275
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	380
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 545	545
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 302	302
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318
»	»	» 2ª emiss.	» 308	308
»	»	Centrale Toscana	» 529	521
»	»	Meridionali	» 323,50	323
»	»	Sarde, serie *A*	» 316	316
»	»	» serie *B*	» 312,50	312,50
»	»	» 1879	» 317	317
»	»	Pontebba	» 485	—
»	»	Nord-Milano	» 265,50	262,50
»	»	Meridionali Austriache	» 290	290

CONVOCAZIONI.

Ferrovia Marmifera Privata di Carrara. — Il 29 aprile alle ore 1 pom., è convocata l'Assemblea generale ordinaria degli Azionisti nella Sede della Società in Firenze.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Il 17 corrente ebbe luogo la 17.a estrazione a sorte di 181 cartelle Obbligazioni della Serie *A* le quali saranno rimborsate a partire dal 2 aprile.

Navigazione Generale Italiana (Roma). — A partire dal 31 marzo corrente, si effettuerà: in L. 15 per Obbligazione, il pagamento della Cedola n. 40, scadente in quel giorno; in L. 1000 per cadauna Obbligazioni il rimborso delle Obbligazioni della serie *M* ultimamente estratta.

VERSAMENTI

Società Italiana dei Cementi e Calci Idrauliche (Bergamo). — I signori Azionisti dovranno eseguire il 2.o versamento di lire 150 per Azione in saldo delle nuove Azioni. Tale operazione si effettuerà dal 1.o al 10 aprile.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Ministero dei L. P. e Prefettura di Alessandria (7 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la manutenzione novennale del tronco di strada nazionale n. 28 da Asti a Chivasso, compreso fra la sua diramazione da quella provinciale Asti-Torino ed il confine colla provincia di Torino (metri 36.603), aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 15.20 0[0 su lire 38,138.58. (V. n. 10 del *Monitore*).

Comune di Ceprano (9 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione del 1.o tronco della strada comunale obbligatoria Palombara - Caragno. Importo lire 56,737 72. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 5000. Fatali 25 aprile, ore 11 ant.

Municipio di Costellammare di Stabia (10 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto della manutenzione di tutte le strade a brecciame e alla Mac-adam della città. Importo annuo ridotto L. 12.000. (Vedi n. 7 del *Monitore).*

Città di Torino (13 aprile, ore 2 pom., definitivo). — Appalto per la costruzione di un braccio di porticato con sotterranei e di cripte nella 5.a ampliazione del Camposanto primitivo. Importo ridotto L. 90.250. (V. n. 8 e 11 del *Monit.)*

Direzione del Genio Militare di Venezia (14 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori in terra, scavi di roccia e costruzione diverse fabbriche in val Tagliamento presso Osoppo. Importo L. 470.000. Cauzione L. 47.000. Lavori ultimati in 720 giorni.

Comune di Angri (16 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione e lastricamento delle strade Carlo Doria e Giovanni da Procida. Importo L. 47.500. Cauzione provvisoria L. 1000. Deposito per spese L.900. Lavori eseguiti in 9 mesi. Fatali 2 maggio, ore 12 merid.

Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino (25 aprile, ore 12 merid., 1.a asta). — Costruzione del 6.o tronco dalla foce di Piobbico al molino dei Galeotti (metri 5810) della strada provinciale di Serie che dal confine di Città di Castello per Apecchio e Piobbico mette alla nazionale Flaminia in Acqualagna. Importo L. 118,410.09. Cauzione provvisoria lire 5000. Deposito per spese L. 3000. Fatali 24 maggio, ore 12 merid.

Forniture diverse.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia) (5 aprile, ore 12 merid., fatali). — Fornitura in due lotti di tonn. 7500 di acciaio Martin Siemens in lamiere ed in verghe tonde e profilate per scafi di navi: 1. lotto, tonn. 4000, importo ridotto L. 1,039,304.25. — 2.o lotto, tonn. 3500. Imp. ridotto L. 909,229. (Vedi n. 9 del *Monitore).*

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunta la costruzione e fornitura in opera del prolungamento della Pensilina della stazione di Reggio Calabria, per conto dell'Impresa Vinci e Meisano.

Municipio di Cava dei Tirreni. — L'appalto della manutenzione delle strade del Comune suddetto diviso in 5 lotti fu aggiudicato come segue: 1.o lotto, Pianesi S. Arcangelo, Passiano al signor Senatore Gennaro, per L. 2378; 2.o lotto, Castagneto, S. Cesareo, Corpo, al signor Tafuri Vincenzo, per L. 1492; 3. lotto, Caliri, Dupino, SS. Quaranta, Arcara, Marini, Alessia, al signor Pagliara Alessandro, per L. 2082; 4.o lotto, S. Pietro Annunziata. al sig. Infranzi Antonio, per lire 1100; 5.o lotto, Pregiato, S. Lucia, al signor Infranzi Antonio, per L. 1672.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Mantova. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla rimonta e prolungamento della difesa alla sponda sinistra del fiume Po in froldo Correggioverde, fra i segnali 63 e 65 in comune di Dosolo, fu aggiudicato al signor Pietro Valentini col ribasso del 2.15 0[0 su L. 134.110. (Vedi n. 9 del *Monitore).*

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Udine. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione di due tratte lungo il tronco compreso fra la stazione della Carnia e Pontebba della strada nazionale Pontebbana n. 2, e relative difese contro il torrente Fella nelle località dette « La Grande e la Piccola Abrassione » in Comune di Pontebba (metri 940.20), è stato aggiudicato ai signori Luigi Carbonaro e G. B. Vunga col ribasso del 26.76 0[0 su L. 341,444.88. (Vedi n. 10 del *Monitore).*

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dall' 11 *al* 20 *Marzo* 1888.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio: Rete principale	4050	4027		
» secondaria	531 4581	423 4450	131	—
Media in esercizio	4566	4404	162	—
Viaggiatori	1,146,580.04	1,123,705.49	22,874.55	—
Bagagli e Cani	60,075.03	59,492 63	582.40	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	306.238.49	290,477.83	15,760.66	—
Merci a P. V.	1,502,347 70	1,571,387.11	—	69,039.41
(2) TOTALE	3,015,241.26	3,045,063.06	—	29,821.80

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 20 *Marzo* 1888.

Viaggiatori	33,110,313.36	31,206,872.15	1,903,441.21	—
Bagagli e Cani	1,638,487 88	1,503,191.86	135,296.02	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	8,287,845.59	7,625,015.11	662,829.68	—
Merci a P. V.	41,848,080.83	38,854,818.75	2,993,262 08	—
(2) TOTALE	84,884,727.66	79,189,898.67	5,694,828.99	—

(3) **Prodotto per chilometro.**

della decade	661.96	688.31	— —	26,35
riassuntivo	18,697.08	18,088.14	608 94	— —

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'* 11 *al* 20 *Marzo* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori.	3,805.10	12,747.95	837.50	2,179 45	1,177.75	2,685.00	1,437.75	2,887.40	4,973.65	1,226.20	1,360.55	3,871.95
Bagagli . . .	89.30	167.00	30.95	26.25	7 55	44.05	1.25	13.20	26 80	22.95	32.50	71.00
Merci G. V.	324.00	999.30	87.90	349 90	200.45	147.50	54.10	62.90	208 85	34.10	»	76.95
Id. P. V. A.	69.90	856.80	»	5.36	»	35.85	»	»	»	»	»	»
Id. P. V.	3,219.10	4,185.55	876.20	2,085 70	2,549 95	547 00	5.65	350.10	856.45	132.75	»	325.70
Totali. .	7,507.40	18,956.60	1,832.55	4,646.60	3,935.70	3,459.40	1,498.75	3,213.60	6,065.75	1,416.00	1,393.05	4,345.60

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Febbraio 1888.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli	Chil. 12	7,671.65	261.05	7,932.70
Torino-Ciriè-Lanzo	» 32	22,805.35	6.635.19	29,440.54
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	10,815.70	10,128.79	20,944.49
Santhià-Biella	» 30	21,879.19	21,057.35	42,936.54
Fossano-Mondovì	» 24	2,871.85	234.05	3,105.90
Sassi-Superga	» 3	406.70	»	406.70
Basaluzzo-Frugarolo		585.20	126.80	712.00
TOTALE		67,035.64	38,443.23	105,478.87

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

8ª Decade — Dall' 11 al 20 marzo 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL' ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	793.152 05	39.517 89	278.062 91	1.235.932 37	27 587 35	2.374.252 57	3.930 00	596 55
1887	819.142 19	44.452 11	241.116 94	1.224.242 05	29.250 31	2.358 203 60	3.980 00	592 51
Differenze nel 1888	— 25.990 14	— 4.934 22	+ 36.945 97	— 11.690 32	+ 1.662 96	+ 16 048 97	»	+ 4 04
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	6.294.809 74	316.803 57	2.366.508 50	9.472.729 64	254.198 75	18.705.050 20	3.980 00	4.699 76
1887	6 289.867 86	303.530 11	2.026.893 91	9 070.023 74	231.323 32	17.921.638 94	3.980 00	4.502 92
Differenze nel 1888	+ 4.941 88	+ 13.273 46	+ 339.614 59	+ 402.705 90	+ 22 875 43	+ 783.411 26	»	+ 196 84
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	36.191 40	1.012 20	5.296 10	30.094 10	1.071 15	73.591 95	805 00	91 42
1887	34.698 64	893 82	3.141 74	25.752 84	888 66	65.305 70	701 00	90 59
Differenze nel 1888	+ 1.492 76	+ 118 38	+ 2.151 36	+ 4.341 26	+ 182 49	+ 8.289 25	+ 104 00	+ 0 83
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	291.319 45	7.776 97	40.526 71	269 306 79	9 519 70	618 479 62	805 00	768 29
1887	246.801 26	5.625 33	25.791 54	198.102 01	7 336 42	483.656 56	699 17	691 76
Differenze nel 1888	+ 44.518 19	+ 2.151 64	+ 14.735 17	+ 71.204 78	+ 2.183 28	+ 134.823 06	+ 105 83	+ 76 53

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	1.886 50	1.804 95	+ 81 55	12.743 40	12.482 20	+ 261 20
Merci	596 75	543 20	+ 53 55	4.743 10	4.357 15	+ 385 95
Introiti diversi . . .	98 90	86 75	+ 12 15	790 15	762 05	— 28 10
Totali . .	2.582 15	2.434 90	+ 147 25	18.273 65	17.601 40	+ 675 25

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

25ª Decade — Dal 1° al 10 marzo 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	86.776 36	2.063 86	8.398 25	114.770 71	1.684 03	213.693 21	606 00	352 63
1887	99 364 61	3 372 85	10 640 86	108.728 51	2.460 62	224 467 45	606 00	370 41
Differenza nel 1888	— 12.488 25	— 1.308 99	— 2 242 61	+ 6.042 20	— 776 59	— 10.774 24	»	— 17 78
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 MARZO					
1887-88	2.223 311 58	46.271 99	276.695 52	2.612.117 85	49.892 60	5.208 292 54	606 00	8.594 54
1886-87	2.757.796 29	60.247 94	275.641 81	2.717 597 55	55.754 81	5.867.038 43	606 00	9.681 58
Differenza nel 1888	— 534.484 71	— 13.972 95	+ 1.053 63	— 105.479 70	— 5.862 21	— 658 745 89	»	— 1.087 04
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	6 632 90	71 25	375 40	1.037 20	67 62	8.784 37	64 00	137 26
1887	2.923 35	43 40	100 90	774 70	32 40	3.874 75	31 00	124 99
Differenza nel 1888	+ 3.709 55	+ 27 85	+ 274 50	+ 862 50	+ 35 22	+ 4.909 62	+ 33 00	+ 12 27
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 MARZO					
1887-88	102 032 57	1.427 93	9.371 86	31.123 80	982 90	144.939 06	64 00	2.264 67
1886-87	82.081 95	919 15	2.210 65	7.723 79	1 050 55	93.989 07	31 00	3.031 81
Differenza nel 1888	+ 19.950 64	+ 508 78	+ 7.161 21	+ 23.400 01	— 67 65	+ 50.952 99	+ 33 00	— 767 14

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

(THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* WESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 30 *Giugno* 1886.

Locomotive . . .	**N.**	**17,930**
Carrozze e carri .	**»**	**102,164**
Totale	**N.**	**120,094**

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA: Napoli, Corso Garibaldi, 303; Roma, via 4 Fontane, 159; Torino, via Ospedale, 26
FRANCIA, BELGIO, OLANDA: Quai de Iemmapes, 152 Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente*.
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem*.
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere*.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem*.
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem*.
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem*.
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio*.

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 739
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti, ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 21
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr. Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 35
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 740
11 Id sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicattì . 12
21 ponti e pontic. per la dirama Valleluoga 162
Ponte sul *Morello*, ferrov a Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . 1
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata . . 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
93 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr. Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S Giov. 321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 181
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotti*, *Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbì*, *Segario*, *Arcidano*, *Scarfu*, *Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . . 81
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia . . 41
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza . 21
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno 60
2 ponti sul *Cordevole* . . . . . —
10 Id. sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima*, *Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila . 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamone*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 25
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agro*, *San Pietro*, *Fondachello* ecc., prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia . . . 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro 61,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 167
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 313
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Doro*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. su la *Dora Baltea*, municipio di Torino 41
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta*, *Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifido*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martino*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Ven-ta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rescigna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Anaclerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Monico . . 166
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentino 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Camogli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 201
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cagna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zachokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzarin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Cias Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti, Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 6070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 100
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli . . 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2100
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia . 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 51
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 381
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 493
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,551

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sanzobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 146870
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m.l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, sterche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde.*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MEDITERRANEE

Società Anonima con sede in Milano - Capitale sociale L. 135 milioni - interamente versato

Gli azionisti della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo sono, a termini dell'articolo 22 dello Statuto Sociale, convocati in Assemblea generale straordinaria che si terrà in Milano presso la sede Sociale, Corso Magenta, Palazzo già Litta, nel giorno 11 aprile p. v. alle ore una pomeridiana col seguente

Ordine del Giorno:

1. Approvazione della Convenzione stipulata col Regio Governo per la costruzione delle seguenti linee di strade ferrate:

Velletri-Terracina
Sparanise-Gaeta
Genova-Asti per Ovada ed Acqui
Avellino Ponte Santa Venere (Rocchetta Melfi)
Cornia (Campiglia Marittima) Piombino
Cuneco-Saluzzo

2. Modificazioni allo Statuto e provvedimenti finanziari relativi.

Il deposito delle azioni prescritto dall'articolo 25 dello Statuto, dovrà essere fatto non piu tardi del 3 aprile p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sotto indicate:

Milano - Cassa Sociale
Id. - Banca Generale
Napoli - Cassa Sociale
Id. - Società di Credito Meridionale
Roma - Banca Generale
Torino - Banca di Torino
Genova - Banca Generale
Venezia - Iacob Levi e figli
Livorno - Rodocanacchi figli e C.
Firenze - M. Bondi e figli
Palermo - Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule
Berlino - Disconto Gesellschaft
Colonia - S. Oppenheim Iunior e C.
Francoforte - B. H. Goldschmidt
Id. - Filiale der Bank fur Handel und Industrie
Basilea - Basler Bankverein
Id. - De Speyr e C.
Zurigo - Società di Credito Svizzero
Ginevra - Banque Nouvelle des Chemins de fer Suisses
Parigi - Société Générale pour favorires, etc., rue de Provence n. 54-54
Londra - Louis Cohen et Sons
Vienna - Société Autrichienne de Crédit
Trieste - Morpurgo e Parente

Milano, li 25 *marzo* 1888.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

ANNO XXI Sabato, 7 Aprile 1888 NUM. 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

CONVENZIONE

per la costruzione delle linee ferroviarie
Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte S. Venere, Cornia-Piombino Cuneo-Saluzzo.

Fra S. E. il Ministro dei lavori pubblici, commendatore Giuseppe Saracco, e S. E. il Ministro delle finanze e Ministro *per interim* del tesoro, commendatore Agostino Magliani, contraenti in nome dello Stato, ed il commen. Mattia Massa, Direttore generale della Società italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, si è addivenuto alla seguente Convenzione:

Art. 1. É affidata alla Società italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo la costruzione delle seguenti linee di Strade ferrate:

1. Una linea da Velletri a Terracina;
2 Una linea da Sparanise a Gaeta;
3. Una linea da Genova ad Asti per Ovada ed Acqui;
4. Una linea da Avellino a Ponte Santa Venere (Rocchetta Melfi);
5. Una linea da Cornia (Campiglia Marittima) a Piombino;
6. Una linea da Cuneo a Saluzzo.

Art. 2. L'armamento delle linee in rotaie e minuto materiale (escluse le traverse) sarà provveduto gratuitamente dal Governo, nelle quantità che dalla Società verranno richieste per l'armamento di tutte le linee e di tutti i binari delle stazioni, nei limiti delle quantità risultanti dai progetti approvati.

Detto materiale sarà consegnato entro sei mesi dalla richiesta della Società, sui vagoni della ferrovia alle stazioni di Velletri, Sparanise, Sampierdarena, Asti, Nizza Monferrato, Acqui, Avellino, Rocchetta Melfi, Campiglia Marittima, Cuneo e Saluzzo. giusta le indicazioni di quantità che verrano date dalla Società in tempo utile.

Le espropriazioni stabili per la sede stradale e sue dipendenze, il corpo stradale, le opere d'arte, gallerie, ecc, da effettuarsi per le linee di che alla presente convenzione, saranno eseguite per un solo binario, salvo che la grande galleria del Turchino ed accessi fra le stazioni di Mele e Campo Ligure nella linea Genova-Asti, che il Governo avrà facoltà di ordinare vengano costruiti a due binari.

Tale disposizione però dovrà essere comunicata alla Società non più tradi di mesi tre dalla data di approvazione della presente convenzione.

Art. 3. Salve le condizioni di cui al § *c)* dell'Art. 10, la lunghezza, fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme delle linee, di cui la Società assume la costruzione, resta approssimativamente fissata come appresso:

1. Linea Velletri-Terracina . . .	metri	77.031
2. Linea Sparanise-Gaeta	»	54.270
3. Linea Genova-Ovada-Asti . . .	»	92.608
4. Linea Avellino-Ponte S. Venere .	»	120.263
5. Linea Cornia-Piombino	»	13.809
6. Linea Cuneo-Saluzzo	»	31.521
TOTALE	metri	389.502

Art. 4. I termini per dare eseguite ed armate le linee, in modo da poter essere aperte con regolarità e sicurezza dell'esercizio, sono stabiliti come appresso, con decorrenza dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione dei rispettivi piani e tracciati di esecuzione:

3 anni per le linee: Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Cornia-Piombino, Cuneo-Saluzzo, e per il tronco: Rocchetta Melfi-Monteverde;

4 anni per i tronchi: Asti-Acqui-Ovada, Avellino-Paternopoli;

5 anni per il tronco: Ovada-Campoligure;

6 anni per i tronchi: Rivarolo-Mele, Monteverde-Conza, Paternopoli-S. Angelo;

8 anni per i tronchi: Mele-Campoligure, S. Angelo-Conza.

Art. 5. Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche delle costruzioni, la Società dovrà osservare le seguenti modalità:

a) larghezza della piattaforma stradale:

1. metri 5 per le linee: Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte S. Venere, Cornia-Piombino e Cuneo-Saluzzo;
2. metri 4.40 per le linee: Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta;

b) altezza della massicciata:

1. metri 0,50 per la linea: Genova-Ovada-Asti;
2. metri 0,40 per le linee rimanenti;

c) larghezza della massicciata al piano superiore delle rotaie:

1. metri 3 per le quattro linee comprese al n. 1 sub. *a)*;
2. metri 2,60 per le rimanenti due linee comprese al n. 2 sub. *a)*;

d) dimensioni delle traverse: metri due e centimetri sessanta di lunghezza, centimetri ventiquattro di larghezza, centimetri quattordici di altezza per le quattro linee di cui al n. 1 sub. *a)*; metri due e centimetri trenta di lunghezza, centimetri ventidue di larghezza, centimetri tredici di altezza per le due linee di cui al n. 2 sub. *a)*;

e) armamento a giunto sospeso con rotaie di nove metri di lunghezza e del peso a metro lienare di:

1. trentasei chilogrammi per le linee: Genova-Ovada e Ponte Santa Venere-Avellino;
2. trenta chilogramma per le altre quattro linee;

f) larghezza libera delle opere d'arte fra i parapetti:

1. metri 4,50 per quelle ad un binario;
2. metri 8,10 per quelle a due binari;

g) larghezza minima delle gallerie al livello delle rotaie:

1. metri 4,60 per la galleria del Turchino della linea Genova-Ovada-Asti;
2. metri 4,20 per le altre della stessa linea, e per quelle delle rimanenti linee contemplate nella convenzione;
3. metri 8 all'imposta per la stessa galleria del Turchino, se sarà costruita a doppio binario a norma di quanto è detto al precedente Art. 2;

h) altezza dal piano delle rotaie all'intradosso del volto nelle gallerie:

1. metri 5,50 per la linea Genova-Ovada-Asti;
2. metri 5 per le altre linee;

i) nicchie in galleria da una sola parte a distanza di 30 metri, con merciapiede dalla parte delle nicchie;

k) le modalità in genere del corpo stradale, delle gallerie e delle opere d'arte minori, saranno conformi a moduli da presentarsi all'approvazione del Governo;

l) le curve e le pendenze staranno nei limiti seguenti:

1. per la linea Genova-Ovada-Asti:
   raggio minimo delle curve quattrocentocinquanta metri;
   pendenza massima sedici per mille, e dodici per mille nella grande galleria del Turchino;
2. per le linee: Velletri-Terracina, Sparanise Gaeta, Avellino-Ponte Santa Venere:
   raggio minimo delle curve duecentocinquanta metri,
   pendenza massima venticinque per mille;
3. per le linee: Cornia-Piombino e Cuneo-Saluzzo:
   raggio minimo duecentocinquanta metri,
   pendenza massima diciotto per mille.

Art. 6. La Società si riserva di presentare i progetti definitivi di esecuzione entro un anno dalla data della legge con cui verrà sanzionata la presente convenzione.

Detti progetti comprenderanno i piani nella scala da uno a duemila, ed i profili longitudinali nella scala da uno a duemila per le lunghezze e da uno a duecento per le altezze, con indicazione della natura, della posizione e della distribuzione degli edifizii, delle opere accessorie, deviazioni di strade, case cantoniere, passi a livello e delle stazioni lungo le linee.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle stazioni, come per gli edifizi principali lungo le linee e per i ponti che avranno una luce maggiore di dieci metri, dovranno presentarsi all'approvazione del Governo i relativi progetti particolareggiati prima di incominciarne la esecuzione.

Art. 7. Salvo l'approvazione preventiva del Governo, la Società potrà introdurre in qualunque stadio delle costruzioni le varianti ai progetti approvati, le quali, nel limite delle modalità generali fissate dalla presente convenzione, avessero per oggetto di migliorare le condizioni della costruzione e dell'esercizio delle nuove linee.

Degli eventuali allungamenti di tracciato derivabili da tali varianti, sarà tenuto conto per la applicazione della sovvenzione di cui all'Art. 9, entro il limite stabilito dal successivo Art. 10.

Art. 8. Gli innesti delle nuove linee di che all'Art. 1 della presente convenzione, alle ferrovie in esercizio od in costruzione, avranno luogo nelle stazioni di Sampierdarena, (spalla destra del ponte sul torrente Polcevera), Acqui, Nizza Monferrato, Asti, Avellino, Rocchetta Melfi, Velletri, Sparanise, Campiglia Marittima, Cuneo, Saluzzo, mediante quegli impianti ed ampliamenti del corpo stradale e delle stazioni stesse necessarî ad un regolare e completo servizio di diramazione per tutte le linee ad esse affluenti.

La Società concorrerà nelle spese occorrenti per i suddetti impianti ed ampliamenti colla somma di lire 2.577.000 ripartita negli importi qui appresso indicati:

Innesto di Sampierdarena	L.	190.000
id. di Acqui	»	120.000
id. di Nizza Monferrato . .	»	287.000
id. di Asti	»	200.000
id. di Avellino	»	135.000
id. di Rocchetta Melfi . . .	»	88.000
id. di Velletri	»	270.000
id. di Sparanise	»	180.000
id. di Campiglia Marittima .	»	120.000
id. di Cuneo	»	76.000
id. Saluzzo	»	911.000
Totale	L.	2.577.000

Le somme sovra esposte non sono che indicative, e potranno subire spostamenti, restando però fissa ed invariabile quella totale di lire 2.577.000.

La differenza in più fra la detta cifra complessiva di concorso ed il costo effettivo degli impianti ed ampliamenti necessarî per lo scopo indicato nel primo comma del presente articolo, sarà a carico dello Stato.

Nella somma complessiva sovra esposta di lire 2.577.000 non è compreso l'importo della provvista delle rotaie e del materiale minuto d'armamento, dovendo detti materiali essere somministrati dal Governo come è detto all'Art. 2.

I lavori di impianto ed ampliamento di cui si tratta, saranno eseguiti in ciascuna stazione dalla Società alla quale spetta la dirigenza del servizio, giusta le norme in vigore per la costituzione delle reti Mediterranea ed Adriatica.

Qualora poi a garantire la sicurezza dell'esercizio si rendesse eventualmente necessaria la costruzione di binari di salvamento, la relativa spesa di costruzione ed armamento dovrà essere integralmente rimborsata dal Governo alla Società.

Art. 9. Il Governo pagherà alla Società una annualità di lire ventimila e cinquecento per ciascun chilometro delle linee date in costruzione ed enumerate all'Art. 1 della presente convenzione, che sarà aperto all'esercizio, salvo quanto è pattuito in fine dell'Art. 10.

La decorrenza della suddetta annualità incomincerà per ciascuna linea, tronco o tratto di linea dal giorno della rispettiva apertura al pubblico esercizio, ed il pagamento ne sarà fatto semestralmente il 20 giugno ed il 20 dicembre di ciascun anno fino al 31 dicembre 1966, intendendosi, agli effetti del presente articolo, prorogata fino a tale giorno la durata della Società, la quale porterà in conseguenza le necessarie modificazioni al proprio Statuto.

Il Governo corrisponderà inoltre alla Società una somma complementare di lire diciannove milioni e ottantamila in nove eguali rate di lire due milioni e centoventimila ciascuna, da pagarsi rispettivamente al 1° luglio degli anni 1890, 1891. 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897 e 1898, senza detrazione alcuna per tasse ed imposte presenti e future.

Nel caso poi che il Governo facesse uso della facoltà che si è riservata all'Art. 2, di ordinare cioè la costruzione della galleria del Turchino della linea Genova-Ovada-Asti a doppio binario coi relativi accessi fra le stazioni di Mele e Campoligure, esso pagherà alla Società un'altra somma complementare di otto milioni e settecentocinquantamila lire in cinque eguali rate di un milione e settecentocinquantamila lire ciascuna, rispettivamente al 1° luglio degli anni 1893, 1894, 1895, 1896 e 1897, senza detrazione alcuna per tasse ed imposte presenti e future.

Art. 10. L'applicazione dell'annualità chilometrica di che al precedente articolo alle linee, tronchi o tratti di linea dal giorno della loro apertura all'esercizio, sarà fatta sulla lunghezza effettiva misurata nel modo seguente:

a) se la linea, tronco o tratto di linea è compresa fra due stazioni estreme già esistenti, la lunghezza sarà misurata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle medesime;

b) quando una delle stazioni di una linea è stazione terminale, detta stazione sarà compresa nella misura per tutta la lunghezza del suo binario principale di corsa; tale disposizione si applicherà pure nella misurazione di un tratto di linea, quando questo abbia una stazione provvisoriamente terminale:

c) nella misurazione definitiva poi delle linee da farsi per ciascuna di esse dopo aperte intieramente all'esercizio, la loro lughezza sarà conteggiata nei modi indicati al § *a)* ed al § *b)* del presente articolo, con una tolleranza del tre per cento in più sulla lunghezza complessiva di metri 389,502 di cui all'Art. 3, per gli allungamenti che eventualmente potessero derivare dalle varianti introdotte su proposta della Società, come all'Art. 7.

Il di più, oltre il tre per cento, non sarà computato per l'applicazione della suddetta annualità.

Art. 11. Con l'annualità chilometrica citata all'antecedente Art. 9 si intendono compensate anche le spese fatte dalla Società per tutti i progetti relativi alle linee di cui nella presente convenzione, mentre da parte del Governo vengono gratuitamente ceduti alla Società tutti i progetti da esso studiati finora per le linee medesime. In conseguenza di ciò la Società verserà nelle casse dello Stato entro tre mesi dalla data di approvazione della presente convenzione l'ammontare di quelle somme che avesse eventualmente percepite dallo Stato fino alla data medesima a titolo di rimborso per spese di studi e progetti delle linee contemplate dall'Art. 1.

Art. 12. Dal giorno dell'apertura di ciascun tronco all'esercizio e fino alla scadenza del contratto per l'esercizio della rete Mediterranea, resteranno a carico della Società le spese di qualunque natura necessarie per la buona manutenzione e conservazione, e pel regolare esercizio delle linee ad essa affidate in costruzione ed enumerate all'Art. 1 della presente convenzione.

In dette spese si comprendono quelle relative all'armamento delle linee e delle stazioni, e quelle pei lavori di cui al secondo comma dell'Art. 59 del capitolato annesso al contratto per l'esercizio della rete Mediterranea, esclusi i raddoppiamenti delle linee.

In quanto però concerne gli ampliamenti richiesti dallo incremento del traffico delle altre linee affluenti alle stazioni d'innesto indicate all'Art. 8, e quelli resi necessari dagli eventuali innesti di nuove ferrovie in qualunque punto delle linee affidate in costruzione con la presente convenzione, si applicherà il disposto dell'Art. 8 del capitolato di esercizio per la rete Mediterranea, in tutto quanto non sia già stabilito agli Art. 2 e 9 della presente convenzione.

Durante l'esercizio della rete Mediterranea, in compenso degli oneri sopraindicati, ai corrispettivi di cui all'Art. 9 sarà aggiunta l'annua indennità di lire duecento (200) per chilometro, stipulata nell'Art. 73 del vigente capitolato per la concessione dell'esercizio della rete Mediterranea.

Alla rinnovazione del materiale metallico di armamento sarà provveduto mediante il fondo speciale di riserva a tale effetto istituito con l'Art. 19 n. 2 del contratto per l'esercizio della rete Mediterranea ed all'Art. 57 del capitolato per la rete medesima.

Qualora però occorressero ricambi al materiale d'armamento, fornito dal Governo, nei primi cinque anni di impiego, vi si provvederà a spese dei fornitori, a norma della garanzia stipulata in proposito dal Governo nei contratti relativi.

Art. 13. Per la costruzione, il consolidamento, e in generale per tutti i lavori occorrenti alle linee indicate nei due primi articoli della presente convenzione, la Società è autorizzata a trasportare in servizio, sulla intera rete in esercizio e sui tratti di nuova costruzione, i materiali, attrezzi e meccanismi ed oggetti di consumo occorrenti alle medesime, come pure gli operai e le persone addette all'esecuzione e direzione dei relativi lavori e provviste.

Gli appaltatori pagheranno alla Società a titolo di rimborso spese, e per ciò da non computarsi nei prodotti dell'esercizio, la tassa di due centesimi per chilometro percorso dalle persone, o per tonnellata chilometrica degli oggetti di cui sopra, trasportati per loro conto sulle linee della rete Mediterranea, in esercizio.

Restano ferme le disposizioni contenute nell'Art. 35 del contratto di esercizio della rete Mediterranea, per quanto riflette la misura del nolo dovuto dalla Società al Governo per l'uso del materiale rotabile durante il tempo che sarà adoperato nei trasporti in servizio sopra autorizzati, come pure per ciò che riguarda il computo delle percorrenze del medesimo materiale rotabile, agli effetti dell'Art. 19 del capitolato d'esercizio della rete Mediterranea.

Art. 14. L'esercizio delle nuove strade sarà fatto colle norme, alle condizioni e coi rispettivi pattuiti nel contratto e nel capitolato approvati per la rete Mediterranea, colla legge 27 Aprile 1885 n. 3048, (serie 3.a), salvo quanto è in contrario stabilito colla presente convenzione.

Art. 15. Per l'adempimento degli obblighi assunti colla presente convenzione, la Società è autorizzata a portare da centotrentacinque a centottanta milioni il suo capitale in azioni, ed a procurarsi il rimanente capitale necessario con emissione di proprie obbligazioni.

I versamenti fatti sulle azioni saranno aggiunti al capitale sociale in azioni di centotrentacinque milioni di lire, a tutti gli effetti di cui all'Art. 24 del vigente contratto per l'esercizio della rete Mediterranea, fino a che continuerà ad essere in vigore il contratto medesimo,

Art. 16. Alle provviste di materiale fisso, occorrente alla costruzione ed all'esercizio delle linee che formano oggetto della presente convenzione, saranno applicabili le disposizioni dell'Art. 21 del vigente capitolato per l'esercizio della rete Mediterranea.

Ai lavori ed alle provviste che la Società dovrà eseguire, non a proprie spese, saranno estese le disposizioni che si applicano pei lavori e per le provviste di cui nella prima parte dell'Art. 65 del capitolato predetto.

Art. 17. Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione delle opere e dei lavori per mezzo di un Commissario tecnico da nominarsi con Decreto Ministeriale. Le facoltà e le attribuzioni di detto Commissario saranno quelle determinate dall'Art. 287 della vigente Legge sui lavori pubblici. La Società dovrà dare al Commissario tecnico ed ai funzionari da esso dipendenti tutte le giustificazioni e spiegazioni di cui fosse richiesta, e somministrar loro tutti i mezzi di verificazione che i medesimi trovassero

necessari per praticare scandagli nelle opere d'arte e nei fabbricati, ed in generale per l'esercizio del diritto di sorveglianza che loro compete.

Art. 18. La presente convenzione, gli atti per l'aumento del capitale in azioni ed obbligazioni e per le occorrenti modificazioni allo Statuto Sociale, ed i contratti ed atti riflettenti le espropriazioni che la Società stipulerà per la costruzione delle linee comprese nella presente convenzione saranno soggetti al diritto fisso di lire italiane una, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 19. Insorgendo difficoltà fra il Governo e la Società sull'esecuzione della presente convenzione in quanto riguarda le costruzioni, e finchè dura l'esercizio della rete Mediterranea, le contestazioni verranno definite da un collegio di arbitri amichevoli compositori, da nominarsi volta per volta.

Il Governo delegherà a proprio arbitro un funzionario dello Stato; la Società delegherà uno dei suoi funzionari, ed i due eletti procederanno d'accordo alla nomina del terzo, a cui spetterà la presidenza del collegio arbitrale, che avrà sede in Roma. In caso di disaccordo, il terzo arbitro sarà nominato dal presidente della Corte d'Appello di Roma.

Art. 20. La presente convenzione avrà effetto dal 1.o Giugno 1888 ma non s'intenderà definitiva, nè valida, se non dopo che sarà stata accettata dall'assemblea generale degli azionisti della Società e approvata per legge.

Fatto in Roma, quest'oggi ventidue Marzo milleottocentoottantotto in doppio originale.

(*Seguono le firme*).

OFFICINE DI SAVIGLIANO

Il 31 marzo u. s. fu tenuta in Torino l'Assemblea generale degli Azionisti della Società Nazionale delle Officine di Savigliano per l'approvazione del bilancio al 31 marzo 1887 e del dividendo, nonchè per la nomina di alcuni Amministratori e Sindaci. Dalla Relazione del Consiglio d'Amministrazione, letta dal Presidente cav. ing. Michele Fenoglio, emergono le soddisfacenti condizioni in cui si trova cotesta importante Società per le quali dobbiamo tributare la meritata lode all'esimio Direttore Gerente ing. cav. O. Moreno ed al personale da lui dipendente.

Ecco la Relazione:

Signori Azionisti,

È con vera soddisfazione che il vostro Consiglio d'Amministrazione vi annunzia essere continuato nel 1887 lo svolgimento della Società segnalatovi negli anni decorsi.

In tutti i rami della loro svariata produzione le nostre officine, dirette con cura uguagliata dall'esito felice, segnarono un nuovo progresso.

Questa moltiplicità di lavori d'ogni sorta implicando contabilità minuziose, rende difficile l'attuazione del nostro desiderio di sottomettervi poco dopo la fine dell'esercizio i risultati ottenuti. Tuttavia siamo riesciti ad abbreviare il tempo a ciò occorrente, e confidiamo maggiormente riuscire negli anni avvenire, coadiuvati sempre dal continuato buon volere del personale della Società.

La produzione totale, che fu nell'anno 1886 di lire 2,896,588.79, ascese nel 1887 a L. 4,102,045.77, così suddivisa:

Materiale mobile per ferrovie e tramvie .	L. 2,158,201.15
Materiale fisso per ferrovie e tramvie .	» 230,545.20
Travate e fondazioni pneumatiche . .	» 1,522,743.35
Tettoie	» 165,304.91
Diversi	» 45,251.16
Totale	L. 4,102,045.77

Le due imprese del ponte di Casalmaggiore e del tronco Legnago-Boschi S. Anna sono oramai uscite dal periodo di garanzia.

La Società ha raccolto tutti gli elementi per procedere alla liquidazione dei conti in contradditorio col Governo, aggiungendo tutte quelle domande di compensi ch'essa ritiene equi e giustificati, e saranno presentate ai signori collaudatori.

Però, come voi ben sapete, le liquidazioni dei conti d'imprese così importanti non possono procedere sollecite, e non è neppure conveniente per noi il volere precipitare la soluzione di questioni dalle quali dipendono gravi interessi.

Dovremo quindi intrattenervi di queste opere ancora nei futuri esercizi; possiamo nondimeno dirvi che i risultati della nostra contabilità ci assicurano quel ragionevole beneficio, che era nelle nostre previsioni, per cui ci sentiamo maggiormente incoraggiati a proseguire nella stessa via ogni qualvolta se ne presenti favorevole occasione.

Le altre due imprese di entità assunte l'anno scorso, sono entrate nel periodo di attiva esecuzione. Tanto i lavori del ponte sul Po a Cremona, come quelli pel viadotto di Paderno procedono regolarmente, e potete fare assegnamento che saranno condotti a compimento nell'epoca fissata dai relativi contratti.

Oltre a queste due opere, l'anno passato lasciò in eredità al 1888 tanti lavori:

In travate e tettoie per . . .	L. 1,216.000 circa
In materiale mobile e fisso per . .	» 2,474,000 »
e così un totale di	L. 3,690,000 »

D'altra parte il nuovo esercizio promette abbondanza di lavori in ponti, di cui alcuni d'importanza vennero già assunti.

E nel materiale ferroviario i bisogni delle Amministrazioni non ammettendo dilazione, non vi ha dubbio che molte provviste dovranno essere fatte e che potremo assumerne una parte.

A facilitare l'esecuzione di tanta quantità di opere assunte o in previsione, noi abbiamo concordato con le Ferrovie del Mediterraneo la locazione a mite canone di alcuni nuovi locali della Stazione di Savigliano, che giacevano inutilizzati.

Mediante questo aumento di superficie risentiremo non lieve vantaggio nelle manovre per far entrare ed uscire dal nostro recinto i grossi pezzi di ferramenta.

Assodati i risultati ottimi dell'Esercizio ora finito, accertato che la mole degli affari tende a crescere anzichè a diminuire, sicuri che l'avvenire non smentirà le previsioni fondate su un passato, che di tanto superò le comuni previsioni, il vostro Consiglio, dopo la più rigorosa valutazione delle attività sociali, è lieto di sottoporvi il Bilancio, dalla cui approvazione risulterà una maggiore rimunerazione al capitale da voi investito nelle azioni della Società.

Quando il Bilancio abbia la vostra approvazione, gli utili dell'Esercizio sommano a L. 139,284.49; da questa cifra, a norma dello Statuto, si devono dedurre le partite seguenti:

Municipio di Savigliano	L. 6,964.24
Riserva	» 2,785.70
Ammortamento	» 11,142.75
Agli Azionisti 1.° dividendo . . .	» 50,000.00
e così in totale	L. 70,892.69

Rimangono pertanto a ripartire L. 68,391.80, le quali vanno così distribuite:

Consiglio d'Amministrazione 14 0/0 . .	L. 9,574.85
Direttore Generale e Direttore Gerente 9 1/2 per 0/0	» 6,497.20
Totale	L. 16,072.05

Il resto in L. 52,319.75 va diviso per metà, dopo aver passato a conto nuovo L. 2,319.75, cioè per L. 25.000 agli azionisti e per l'altra metà alla « Société Internationale. »

Essendosi già esatto al 1.o gennaio scorso L. 12.50 in acconto di dividendo per ogni azione, rimarranno ancora a distribuire per ogni azione L. 25, le quali si pagheranno il 1.o luglio p.v.

E di fronte a questo risultato, e dopo ciò che vi siamo venuti accennando circa lo sviluppo dei lavori sociali, noi non possiamo chiudere questa relazione senza dirvi una parola di encomio ai due Direttori che prestano opera così attiva ed intelligente a vantaggio della nostra Società, e sono della nostra Società così altamente benemeriti.

Oltre alla votazione sul Bilancio, l'ordine del giorno reca la nomina degli Amministratori effettivi, Amministratori supplenti, Sindaci, e Sindaci supplenti.

Scadono da Amministratori i signori:

Ing. cav. Michele Fenolio; ing. cav. Ottavio Moreno; cav. Ernesto Rolin.

Scadono da Sindaci i signori:

Cav. avv. Bartolomeo Casalegno; cav. ing. Alberto De-Fernex; cav. Ernesto Fasola.

Amministratori e Sindaci sono rieleggibili.

Deliberazioni.

L'Assemblea, udita la Relazione del Consiglio d'Amministrazione e la Relazione dei Sindaci, ad unanimità approvò il Bilancio al 31 marzo 1887, il dividendo in L. 37.50 per azione e gli altri riparti di utili, il tutto conformemente alla Relazione del Consiglio.

In seguito nominò ad Amministratori i signori:

Cav. ing. Michele Fenolio; cav. ing. Ottavio Moreno; cav. Ernesto Rolin.

Ad Amministratori supplenti i signori:

Cav. ing. Lorenzo Raimondo; cav. ing. Angelo Reycend;

A Sindaci i signori:

Cav. avv. Bartolomeo Casalegno; cav. ing. Alberto De-Fernex; cav. Ernesto Fasola.

A Sindaci supplenti i signori:

Cav. Antonio Boggio; cav. Antonio Collino.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Mercoledì 4 corrente si riunì il Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo. Esso approvò, giusta l'incarico avutone dal Consiglio, la relazione da presentarsi all'Assemblea straordinaria degli azionisti per l'approvazione della convenzione stipulata col Governo il 22 scorso marzo (vedi in prima pagina), le conseguenti modificazioni nello Statuto Sociale e l'aumento del capitale.

Come avevamo preannunciato, verrà chiesta alla Assemblea l'autorizzazione di far luogo all'emissione di 90,000 nuove azioni, da offrirsi alla pari, di preferenza e prorata, ai possessori delle azioni già in circolazione, nonchè alla emissione di quante obbligazioni sociali occorrano per completare i fondi necessarî alla costruzione delle nuove linee, ed eventualmente anche per regolare la situazione finanziaria della Società in caso di cessazione del contratto per l'esercizio della rete Mediterranea.

Il Comitato approvò poi i seguenti acquisti di carbone:

dalla Ditta Watts Ward e C. di Cardiff, tonn. 100,000 di grosso e 100,000 di minuto;

dalla Società Carbonifera Italiana di Genova, tonn. 12,000 di mattonelle;

dalla Società di Tredegar, tonn. 35,000 di grosso inglese;

dalla Ditta G. Raggio di Firenze tonn. 42,000 di mattonelle.

Il Comitato si occupò infine degli affari correnti, approvando contratti e disposizioni relative al personale.

><

Sappiamo che con Decreto del 29 marzo 1888 la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo è stata autorizzata alla sistemazione della Stazione di smistamento di Milano-Sempione in dipendenza della linea di circonvallazione. Importo dei lavori L. 162,060.

><

Sappiamo inoltre che la Società per le Strade ferrate del Mediterraneo ha aperta il giorno 2 andante la gara per la costruzione della 3ª tratta della linea di Circonvallazione di Milano. L'importo dei lavori è di L. 370,000, e il limite massimo per la presentazione delle offerte è il giorno 16 corr. mese.

Il giorno 4 aprile la stessa Società ha indette le seguenti gare:

Impianto di siepi lungo la linea Vercelli-Mortara-Broni, fissando il 19 aprile corrente quale limite per la presentazione delle offerte. Importo L. 8,100;

Appalto pei lavori di costruzione della 4ª e 5ª tratta della linea di Circonvallazione di Milano, fissando il giorno 19 aprile corrente per limite della presentazione delle schede. Importo L. 407,000;

Appalto dei lavori di costruzione della 6ª tratta della linea di Circonvallazione di Milano. Il limite massimo per la presentazione delle schede venne fissato nel giorno 23 aprile corr. Importo dei detti lavori L. 454,000.

><

Riferendoci a quanto pubblicammo nel N. 12 del 24 marzo scorso, siamo ora in grado di annunziare che la Società per le Strade ferrate del Mediterraneo ha indetta pel giorno 17 andante la gara internazionale per la fornitura di 20 carri serbatoi per trasporti di petrolio.

><

Martedì scorso si è effettuata, per parte di una Commissione di rappresentanti dei varî Servizî delle ferrovie del Mediterraneo e dell'Ispettorato governativo, una visita di ricognizione dei lavori della nuova linea ferroviaria di Via Carlo Alberto nel porto di Genova.

La Commissione ha trovato le condizioni della linea abbastanza soddisfacenti, ma non tali da poterla aprire immediatamente al servizio; locchè potrà attuarsi soltanto pei primi del prossimo maggio.

><

Siamo informati che il Direttore delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto esecutivo del tronco da Castrocucco a Casaletto, della linea da Eboli a Reggio. L'importo dei lavori risulta di lire 5,762,000 comprese le spese generali; ed essendo il tronco lungo m. 9162, si ha un costo medio chilometrico di L. 628,900.

L'importo del tronco, giusta il progetto studiato dalla Direzione tecnica governativa, era di L. 3,050,000, senza spese generali e di L. 3,555,000 queste comprese. Ed essendo il tronco, giusta il progetto medesimo, lungo m. 8652, si aveva un costo medio chilometrico di L. 411,000.

Si avrebbe pertanto col progetto della Società un aumento nella spesa preventivata, di L. 2,207,000, il quale è giustificato da diverse cause, ampiamente sviluppate nella relazione che accompagna il progetto.

><

Sappiamo che la Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Venafro, nel decorso mese di marzo ha intrapreso lo studio del quarto ed ultimo tronco della ferrovia Isernia-Campobasso, il quale misura la lunghezza di 12 chilometri.

I progetti dei primi tre tronchi, da Campobasso allo sbocco della galleria di Castelpetroso, lunghi in totale m. 34,800, furono già sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

Ci informano da Firenze che le persistenti pioggie e le abbondanti nevi dello scorso inverno hanno prodotto guasti ai rilevati ed alle trincee della linea Faenza-Firenze nel tratto compreso fra Borgo San Lorenzo e Firenze, sicchè sarà necessario provvedere alle riparazioni occorrenti mediante considerevoli opere di consolidamento.

><

Anche lungo la ferrovia da Roma a Sulmona si ebbero danni abbastanza rilevanti a causa delle abbondantissime pioggie cadute. Pure su questa linea si dovrà provvedere alla esecuzione di importanti lavori di riparazione alle opere eseguite; epperò malgrado tutte le cure e l'opera indefessa della Direzione tecnica governativa, sarà giuoco forza ritardare l'apertura della linea all'esercizio che si sperava di poter effettuare nel giugno prossimo.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha compiuti e sottoposti all'esame superiore: il progetto esecutivo di un tronco della ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano, compreso fra il fronte nord della galleria di Cà Menocchio e la stazione di Acqualagna; il progetto riguardante i lavori per l'esecuzione della deviazione definitiva della ferrovia Bologna-Pistoia a Pioppe San Salvaro, con attraversamento del fiume Reno mediante un ponte a travata metallica in tre campate, della apertura ciascuna di m. 38.46. La spesa preventivata per l'esecuzione della deviazione di cui trattasi ammonta a L. 543,000.

><

Ci informano da Como che i lavori di costruzione della ferrovia Lecco Como procedono con sufficiente attività, sicchè, malgrado che la cattiva stagione li abbia grandemente contrariati, si nutre fiducia di vederli ultimati in pochissimi mesi.

Al 1.o marzo p. p. lungo la predetta linea rimanevano da eseguire i seguenti lavori di galleria: Scavi per allargamento della calotta m. 229.23 — scavo dello strozzo m. 1189.23 — rivestimento della calotta m. 376.23 — rivestimento del piedritto destro m. 1415.58 — rivestimento del piedritto sinistro m. 1423.88. La lunghezza totale delle gallerie situate lungo la linea è di m. 3259.38.

><

Sull'andamento dei lavori della linea da Portogruaro a Casarsa riceviamo le seguenti informazioni:

Durante il mese di marzo i lavori della linea, la quale misura m. 20,595 di lunghezza, non poterono proseguire con molta attività a causa della rigidezza della stagione e delle abbondanti pioggie. Al primo del corrente mese la situazione generale dei lavori risultava come appresso:

Movimenti di terra — ultimati per la formazione dell'argine stradale e per i piazzali delle stazioni; mancano lavori di finimento. *Opere d'arte* — Se ne hanno ultimate n. 83; una, il ponte sul Lemene è mancante della travata metallica che trovasi a pie' d'opera per essere montata. *Fabbricati delle stazioni* — Tutti i fabbricati delle stazioni di Cordovado e di San Vito possono considerarsi finiti non mancando che di pochi lavori di nessuna importanza. *Case cantoniere* — Delle 27 che sono proposte, 25 sono ultimate meno i lavori di finimento: 2 sono ancora da incominciare. *Armamento* — Il primo strato di ghiaia per la massicciata è disteso sulla piattaforma stradale per circa 16 chilometri; il ferro è posato su questo primo strato per un tratto di 11 chilom. a partire dalla stazione di Casarsa.

Allo stato attuale dei lavori si presume che la linea Portogruaro-Casarsa possa venir aperta all' esercizio entro il mese di giugno, o tutt' al più nella prima quindicina di luglio prossimi.

><

Ci scrivono da Castelnuovo di Garfagnana che gli abitanti di quel circondario, riuniti in consorzio, considerato che nei provvedimenti presentati alla Camera dei Deputati dall'on. Ministro dei lavori pubblici, per la costruzione delle linee comprese nelle tabelle annesse alla legge 5 luglio 1882, non venne compresa la linea da Aulla a Lucca, hanno rivolti voti al Parlamento ed al Governo affinchè, tenendo conto delle ripetute promesse fatte, sia provveduto a che la linea medesima venga compresa fra quelle di prossima costruzione.

><

Fra i progetti presentati all' approvazione del R. Ispettorato generale delle strade ferrate dalla Società delle ferrovie Meridionali, meritano speciale menzione quelli seguenti:

1. progetto dei lavori occorrenti per impiantare al chilometro 156.315, della linea Roma-Firenze, nella località denominata Ponticelli, una nuova stazione, per la cui esecuzione è preventivata la spesa di lire 123,884.40;

2. progetto di opere necessarie a consolidare un tratto di rilevato, della lunghezza di m. 643.50 nella ferrovia Mantova-Modena, con una spesa totale di L. 61,000;

3. progetto dei lavori necessari all'impianto del servizio merci nella stazione di Ospitaletti, lungo la linea da Milano a Peschiera, il cui importo è preventivato nella complessiva somma di L. 61,600;

4. progetto relativo alla costruzione di una casa ad uso di alloggio del personale ferroviario nelle stazioni della ferrovia Roma-Solmona, lontane dagli abitati, cioè: Cervara, Salone, Lunghezza, Bagni, Montecelio e Palombara. Per l' impianto di questi fabbricati si presume occorrere la totale spesa di L. 217,500;

5. progetto per la costruzione di una galleria artificiale fra i chilom. 46.919 e 47.187 della linea da Udine a Pontebba, con una spesa di L. 244,300;

6. progetto per il rifacimento in acciaio di n. 6 deviatoi e di m. 15,480.71 di binario in ferro, lungo la linea da Mantova a Modena con una spesa di lire 115,846.75 nella quale però non è compreso il valore del materiale metallico occorrente;

7. progetto per il rifacimento in acciaio di n. 7 deviatoi e di m. 21,608.28 di binario in ferro, lungo il tronco della ferrovia Pavia-Brescia, compreso fra Codogno e Cremona. La spesa da incontrarsi per questo rifacimento ascende in totale a L. 323,062.20;

8. progetto pel rifacimento in acciaio dei tratti armati con rotaie in ferro, sui binarî di corsa delle stazioni di Verona, San Martino, Vicenza, Lerino e Ponte di Brenta, lungo la linea Verona-Peschiera; del tronco fra i chilom. 4.014 e 7.357 della linea Verona-Mantova; e fra i chilom. 16.680 e 34.830.15 della linea Dossobuono-Legnago. La spesa occorrente ascende a L. 155,826 escluso il materiale metallico di armamento.

><

Ci scrivono da Cuneo che anche quella Camera di Commercio ed Arti ha interessato il Ministero dei lavori pubblici, per mezzo di quello di agricoltura e commercio, affinchè sia provveduto il più sollecitamente possibile alla costruzione della linea da Cuneo a Ventimiglia, disponendo che venga immediatamente dato principio ai lavori della grande galleria attraverso il colle di Tenda, la quale forma il perno delle relative arterie, e determina il periodo massimo di durata dell'opera intiera. (Vedi *Notizie ferroviarie italiane*).

><

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sulla liquidazione finale dei lavori di costruzione della stazione provvisoria di Sacca (linea Parma-Brescia-Iseo) e sull'esonero della Impresa G. Venturini dalla multa incorsa per ritardato compimento dei lavori medesimi.

><

Il predetto Consiglio ha manifestato l' avviso che non sia applicabile la multa alla Impresa Monico per ritardo nei lavori di costruzione di cisterne e di pozzi lungo la linea Viterbo-Attigliano e che possano approvarsi i relativi atti di collaudo e di liquidazione finale, concedendo all'Impresa stessa i maggiori compensi proposti dal collaudatore.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto di orario da attivarsi col 15 del corrente mese per la navigazione sul Lago di Garda.

Eccettuate alcune lievi differenze, l'orario medesimo è conforme a quello in vigore nello scorso estate.

><

È in corso di firma un decreto ministeriale col quale è autorizzata una nuova tariffa comune di transito, col n. 401 bis, P. V. in servizio italo-francese pei trasporti provenienti da Caen, Dieppe, Fécamp, Flonfleur, Le Havre, Rouen, Tronville, in transito per la Francia ed in destinazione di Milano e Torino e viceversa; nonchè la istituzione di una tariffa eccezionale in servizio italo-belga (via Gottardo) per i trasporti a carro completo da Torino e da Milano ad Anversa, a Bruxelles, a Gand, a Ostenda, a Ternenzen, (transiti) o viceversa, giusta la concreta proposta all'uopo presentata dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, di pieno accordo con quella delle ferrovie Meridionali.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate Meridionali ha rimessa e raccomandata al R. Ispettorato generale una domanda della Ditta C. Burghart di Udine per ottenere l'applicazione in via di rimborso dei prezzi della tariffa speciale 3 a grande velocità, per i suoi trasporti di foglie di lauro da Lucca ad Udine.

><

Nell'adunanza tenutasi il 4 corrente dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo vennero fra gli altri approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino per la fornitura di n. 33 carrozze di 2ª classe a 3 assi, 4 compartimenti, per viaggiatori;

2. Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di n. 31 carrozze di 2ª classe a 3 assi, 4 compartimenti, per viaggiatori;

3. Colla Ditta John Brown e C. Limited di Sheffield per fornitura di 1000 cerchioni in acciaio fuso al crogiuolo per ruote di locomotive e tenders;

4. Colla Ditta Poccardi Giuseppe e C. di Torino per fornitura di 1ª trasmissione completa per l'officina del deposito di Civitavecchia;

5. Colla Ditta Guller Melchiorre di Intra per fornitura di due torni completi paralleli piccoli a filettare a banco incavato;

6. Colla Ditta I. Hofer di Collegno per fornitura di 14,000 dozzine di strofinacci di cotone;

7. Colla Ditta Giovanni Marino fu Pietro di Torino per fornitura di 6,000 dozzine si strofinacci di cotone:

8. Colla Ditta Masera Antonio di Torino, per fornitura di una limatrice per metalli;

9. Colla Ditta Michele Ansaldi di Torino per fornitura di 1 tornio completo parallelo, grande a filettare, a banco incavato, e di 1 trapano verticale con tavolo mobile;

10. Colla Ditta Fratelli Invitti di Milano per fornitura e posa in opera di una impalcatura metallica pel ponte sul torrente Valanidi 1°, fra le stazioni di Pellaro e S. Gregorio;

11. Colla Ditta Maisano Michele di Reggio Calabria per rialzo livelletta e costruzione opere di difesa a monte ed a valle del ponte Valanidi 1° suddetto;

12. Colla Ditta Arzelà Raffaele di Sarzana per ampliamento del servizio merci a piccola velocità in stazione di Nervi;

13. Colla Ditta Cavanna Gaetano di Genova per riordino ed armamenti di binarî in stazione di Sampierdarena.

><

Annunciamo con piacere che il sig. ingegnere Pietro Verole, Capo delle Officine di Milano della rete Mediterranea (delle di cui pubblicazioni elettrotecniche il nostro giornale ebbe ad occuparsi) venne recentemente nominato alla unanimità Vice-Presidente della Società italiana degli Elettricisti, della quale fanno parte le più autorevoli persone in materia elettrica.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevele ai seguenti affari ferroviarî:

1. Maggiore spesa pei lavori di compimento del tronco Ogliastro-Agropoli lungo la linea Battipaglia-Castrocucco;

2. Progetto di fabbricati di guardia lungo il tronco Valsavoia-Scordia della ferrovia Valsavoia-Caltagirone;

3. Progetto per la fornitura degli scambî lungo il tronco Fognano-Marradi della ferrovia Faenza-Firenze;

4. Progetto di massima per una ferrovia dalla stazione di Mandela a Subiaco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici:

1. Il progetto per la esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione di Boves, lungo la linea Cuneo-Ventimiglia, necessari in conseguenza del maggiore industriale sviluppo verificatosi in alcuni stabilimenti industriali del comune di Boves. Spesa occorrente L. 29,450;

2. Progetto per la costruzione di muretti di chiusura della ferrovia fra le progressive 91,800 e 92,470, fra le stazioni di Campagna e di Contursi e fra le progressive 104 e 106, fra le stazioni di Sicignano e Buccino, nella linea Napoli-Metaponto. Spesa L. 11,700;

3. Progetto per l'impianto di apparecchi centrali per manovra a distanza degli scambi e segnali in stazione di Roma-Trastevere. La spesa occorrente all'uopo ammonta a L. 173,075;

4. Progetto per migliorare le condizioni del contrappeso della campata mobile del Ponte San Paolo, al chilom. 8,221 della linea Roma-Pisa;

5. Preventivo della spesa di L. 10,000 occorrente per lo spostamento del binario nel tronco provvisorio della ferrovia della stazione centrale al porto di Napoli, allo scopo di sistemare i passaggi a livello che si incontrano lungo il tronco medesimo;

6. Progetto per la costruzione di latrine isolate in stazione di Avenza, lungo la linea Genova-Pisa. Spesa occorrente L. 6600;

7. Preventivo della spesa di L. 23,739.49 occorrente per applicare l'illuminazione a gaz, sistema Pintsch a 17 carrozze-salone;

8. Progetto modificato per l'impianto di un binario di deposito di carri in stazione di Ceva. Spesa occorrente L. 5200, escluso l'importo del materiale metallico;

9. Progetto per l'impianto di un nuovo binario morto nello scalo merci di Genova P. B. Spesa necessaria L. 7748.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale delle Ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici, per la superiore approvazione, i seguenti progetti:

1. Rafforzamento e sistemazione della travata metallica in opera sui fiumi Uniti, Ronco e Montone al Km. 2+251 da Ravenna, linea Ferrara-Ravenna-Rimini. L. 30,300;

2. Rifacimento in acciaio di m. l. 15,506.85 di binario in ferro e di 10 deviatoi sul tronco Olmeneta-Soresina, linea Treviglio Cremona. L. 124,430;

3. Sistemazione dell'armamento e delle travate metalliche in opera al ponte sul Guà al Km. 82+540 della linea Peschiera-Venezia. L. 9100;

4. Completamento della massicciata sul tronco Matelica-Sanseverino. L. 10,400;

5. Parziale ricostruzione dei piedritti sopra un tratto della galleria S. Vettorino, fra i Km. 201 + 520 e 201 + 888 della linea Foligno-Terontola. L. 16,400;

6. Deviazione definitiva della ferrovia a Pioppe di Salvaro, linea Bologna-Pistoia. Lire 543.000; (Vedi *Informazioni*).

7. Rifacimento in acciaio di 3 Km. di binario in ferro lungo il tronco Olmeneta-Brescia, linea Pavia-Brescia. L. 23,060;

Ferrovie della Sicilia. — La Società delle Strade ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione governativa:

1. Preventivo di L. 6,288.75 per la illuminazione elettrica della grande tettoia e di 2 vestiboli nel fabbricato della stazione di Palermo;

2. Progetto per un parziale ampliamento della stazione di Canicatti;

3. Preventivo di L. 37,410 occcorrenti per l'esecuzione di opere di consolidamento a valle di un ponte al km. 66,646 della linea Palermo-Porto Empedocle;

4. Preventivo di L. 3547 occorrenti per lavori di incanalamento delle acque a monte di una trincea della linea Siracusa-Messina;

5. Preventivo di L. 6219, occorrente per la costruzione di una casa cantoniera semplice nella linea da Catania a Licata.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Nel N. 12 del *Monitore* abbiamo accennato ad una istanza, in forma di petizione, inviata dalla Giunta Municipale di Torino al Governo ed al Parlamento per sollecitare i lavori di questa ferrovia, ed abbiamo riportate le tre dimande contenute nella istanza medesima.

L'on. Ministro dei lavori pubblici, rispose al sindaco di Torino con la seguente lettera comunicata al Consiglio comunale nella seduta del 4 corrente:

« Roma, 24 marzo 1888.

« Mi onoro far conoscere a V. S. Ill.^ma, che ad una Commissione composta di autorevolissimi deputati al Parlamento, in rappresentanza delle tre provincie di Torino, Cuneo e Porto Maurizio, ho dato affidamento che avrei presentato alla Camera dei deputati una proposta speciale per essere autorizzato ad appaltare dentro pochi mesi la galleria da Limone a Tenda.

« Se il disegno di legge per nuovi provvedimenti ferroviari arriverà in porto, non dubito che questa mia proposta sia per trovare il consenso del Parlamento, e così si potrà entrare più speditamente sul terreno dei fatti.

« Sperando che non le dispiaccia essere informata di questi miei intendimenti inspirati allo stesso desiderio che mosse la S. V. a significarmi la deliberazione presa da codesta Giunta, mi onoro profferirmele colla maggiore stima e considerazione.

« *Devotissimo servitore:* SARACCO. »

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Lombarde. — L'Assemblea generale delle Strade ferrate del Sud dell'Austria (Lombarde) è convocata per il 7 maggio p. v. I giornali di Vienna annunciano che il dividendo fissato dall'Amministrazione sarà di L. 2.

Ferrovie Turche. — Il Governo turco si è finalmente deciso a compiere gli ultimi lavori della ferrovia Modania-

Brussa, costrutta da assai tempo e caduta tosto in deperimento per mancanze di manutenzione, e ad aprirla al pubblico servizio.

— Il Sultano poi ha promulgato un *Iradè* con cui si autorizza il generale Nedjib pascià a costituire una Società per la costruzione di una ferrovia da Moudania a Kutakia. Questo progetto contiene una speciale condizione, quella circa la riscossione annuale di un medscidièh d'argento (lire 4,44) per ogni casa di città o di villaggio sul tracciato della ferrovia o suoi dintorni. Ma questa riscossione, secondo lo stesso Iradè, non sarà obbligatoria ma soltanto facoltativa.

— La concessione dell'esercizio della ferrovia da Smirne ad Aïdin sta per giungere al suo termine. La Società ha presentata al Governo domanda di proroga della concessione dell'esercizio della linea attuale e la dimanda di concessione, costruzione ed esercizio del prolungamento della linea verso l'interno.

Ferrovie Serbo-Turche. — L'inaugurazione della linea da Vranja a Salonicco si farà solennemente alla fine d'aprile in presenza del Re Milano, del Ministro dei lavori pubblici di Ungheria, Baross, e di tutto il corpo diplomatico.

Ferrovie Siamesi — Si annuncia che sir Audrew Clarke ha ottenuto dal re di Siam la concessione della Strada ferrata da Bangkok a Zimmè per Lagon. Questa linea misura circa 600 chilometri ed ha una garanzia governativa d'interesse.

Ferrovia elettrica in Savoia. — Il Consiglio di Stato ha approvato il progetto di legge con cui è dichiarata di pubblica utilità la costruzione di una ferrovia elettrica nel dipartimento dell'Alta Savoia.

Questa ferrovia a trazione funicolare, da Etremières al piano del Grand-Salivé, avrà la lunghezza di circa 6 chilom.

Notizie Diverse

Società Industriali. — Da una statistica fatta dal Ministero di agricoltura sulle Società industriali nazionali ed estere, esistenti nel regno al 31 dicembre 1887, risulta che le Società nazionali ordinarie erano 406 con un capitale nominale di L. 1,226,596,877.20; sottoscritto di L. 1,144,675,657.20; versato di L. 1,006,271,251.06. Le Società nazionali cooperative sono 248 con un capitale sociale versato di L. 8,800,393.82.

Le Società estere autorizzate ad operare nel regno sono 94 con un capitale nominale di L. 772,532,500; sottoscritto di L. 723,683,250.50; versato di L. 426,725,163.65.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	31 Marzo	Aprile 7
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 788	785,50
» » Mediterranee	» 627	626,50
» » Sicule	» 532	536
» » Sarde (preferenza)	» 275	275
» » Palermo Marsala-Trapani	» 380	—
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 545	548
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 302	303
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno	» 250	250
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	319
» » » 2ª emiss.	» 308	310
» » Centrale Toscana	» 524	528
» » Meridionali	» 323	323
» » Sarde, serie *A*	» 316	317,50
» » » serie *B*	» 312,50	313
» » » 1879	» 317	316
» » Pontebba	» —	470
» » Nord-Milano	» 262,50	265
» » Meridionali Austriache	» 290	288

CONVOCAZIONI.

Ferrovia Nord-Milano. — L'Assemblea degli Azionisti è convocata pel 20 corrente.

Ferrovia Vigevano-Milano. — Pel 28 aprile alle ore 12 meridiane, sono convocati in Assemblea ordinaria i signori Azionisti.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Alessandria (11 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di un edifizio scolastico. Importo ridotto L. 83,495,50. (V. n. 11 del *Monitore*).

Id. id. (12 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di manutenzione quinquennale delle strade di circonvallazione ed altre, viali e giardini pubblici, ecc. Importo annuo ridotto L. 8617.50. (Vedi n. 11 del *Monitore*).

Città di Genova (13 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori stradali diversi nella parte alta della città. Importo L. 46.600. (V. n. 12 del *Monitore*).

Martina Franca (14 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria Martina-Massafra. Importo L. 371.080. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva. L. 30.000. Fatali 30 aprile, ore 12 merid.

Municipio di Sant'Angelo de' Lombardi (15 aprile, ore 11 ant., 1.a asta.) — Appalto delle opere seguenti, in 4 lotti: 1. Sistemazione della piazza De Santis, importo L. 69.760; 2. Bonifica del così detto Burrone alla piazza con una condottura per i corsi luridi, ecc., importo L. 23,500; 3. Ampliamento dei Cimitero, con la costruzione della cappella, ecc. importo L. 10,453.99; 4. Costruzione di un macello pubblico, importo L. 6.590. Cauzione provvisoria il ventesimo. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 18 mesi. Fatali a giorni 15.

Municipio di Firenze (15 aprile, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti in un triennio per la costruzione delle tombe murate e distinte nel Cimitero di Trespiano. Importo totale per il triennio L. 43.000. Cauzione provvisoria L. 1440. Fatali 7 maggio, ore 2 pom.

Municipio di Capua (16 aprile, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori indicati nei lotti seguenti:

1.o lotto, Costruzione del nuovo Macello,	Imp. rid.	L. 58,753.39
2.o lotto, Sistemazione della Piazza	» »	» 32,054.80
3.o lotto, Apertura nuova strada	» »	» 32,787.96
4.o lotto, Sistemazione strade	» »	» 63,862.06

(V. n. 9 e 11 del *Monitore*).

Comune di Tarcento (16 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edificio scolastico e municipale. Importo L. 51,335.14. Cauzione provvisoria L. 5140. Lavori ultimati in mesi otto. Fatali 26 aprile, ore 12 merid.

Deputazione Provinciale di Piacenza (18 aprile, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto per la manutenzione del Ponte in Chiatte sul Po presso Piacenza, e della doppia testata in sinistra sponda pel quinquennio 1888-92. Importo annuo lire 14.000. Cauzione provvisoria L. 2000. Fatali 23 aprile, ore 12 merid.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Aquila (21 aprile, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto della manutenzione novennale del 1,o tronco della strada nazionale Marsicana, n. 50, compresa fra l'abitato di Sora ed Avezzano (metri 5419,50) escluse le traverse di Civitella Roveto ed Avezzano (metri 646.30). Importo annuo L. 21.100. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva mezza annata. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (21 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione novennale del secondo tronco della strada nazionale n. 69, Palermo-Girgenti, ecc. Importo annuo ridotto L. 23,568 26. (V. n. 11 dei *Monitore*).

Nell'avviso d'asta del Ministero dei L. P. e Prefettura di Alessandria, inserto nel n. 13, leggasi (17 aprile, ore 12 merid., fatali) invece di 7 aprile, ecc.

Forniture diverse.

Fabbrica d'Armi di Torino (17 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la provvista seguente: Chilogr. 80.000 acciaio dolce in lamiera del n. 3, (per scatole e rinforzi) a L. 0,46: L. 86,800.00 — Chil. 12.000 acciaio dolce in lamiera

del n. 2, (per anelli e cappelli a suola) a L. 0.46: L. 5,520.00 Chil. 33.000 Acciaio dolce in lamiera del n. 2, (per caricatori) a L. 0.80: L. 26.400,00 - Chil. 900 acciaio in lamiera duro del n. 1, (per molle di sportelli di scatole) a L. 0.46: L. 414.00. — Chil. 120 acciaio in nastro (temprato e rinvenuto; per molle d'attrito) a L. 0.46: L. 55.20. Importo L. 69,189.20. Cauzione L. 7000. Consegna in giorni 60 in due rate.

Arsenale di Costruzione di Torino (22 aprile, ore 4 pom., unico e definitivo). — Appalto per la seguente provvista: kg. 47320 di razze digrossate per ruote a L. 0.35 il kg. e n. 500 timoni digrossati a L. 14. Importo L. 23.562. Cauzione L. 2400. Consegna in 100 giorni.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunta la costruzione e fornitura in opera del Sottovia alla strada provinciale Lecco-Milano alla progressiva 18,375.87 da Como, per conto dell'Impresa Arcellazzi Crespi e Comp.

Prefettura di Torino. — L'appalto per la costruzione dell'edifizio ad uso degli Istituti di Anatomia, Patologia e Medicina legale della R. Università di Torino, è stato aggiudicato al signor Pietro Piatti col ribasso del 18.04 per cento su lire 1,082,800. (V. n. 10 e 12 del *Monitore*).

Municipio di Messina. — L'appalto per la provvista dei tubi di ghisa con i loro accessori curve di raccordo, ecc., è stato aggiudicato al signor Macnaughtan W., Messina, per L. 133,919.60. (Vedi n. 9 del *Monitore*).

Municipio di Pietraperzia. — L'appalto per la fornitura di tubi di ghisa per la conduttura delle acque, ecc., fu aggiudicato alla Società Italiana per condotta d'acqua di Roma, per L. 36.860. (V. n. 2 e 9 del *Monitore*),

Prefettura di Torino. — L'appalto per la costruzione dell'edifizio ad uso degli Istituti di Chimica generale, Farmaceutica e Tossicologia della R. Università di Torino, venne aggiudicato al signor Boffa Lorenzo, col ribasso del 8.10 0[0 su L. 890.000. (V. n. 10 del *Monitore*).

Municipio di Bari. — L'appalto dei lavori per la riduzione dei locali nell'ex Liceo Cirillo ad uso ospedale consortile, è stato aggiudicato al sig. Zanzonico Giulio, per L. 33,894.69. (Vedi n. 10 del *Monitore*).

Prefettura di Pavia. — L'appalto dei lavori di rialzo, ingrosso ed imbancamento del tratto d'argine destro di Po nella località Venesia-Busca, ecc., fu aggiudicato al signor Rizzi Luigi, Piacenza, per L. 47.760. V. n. 10 del *Monitore*).

Direzione Straordinaria del Genio Militare per la Regia Marina. (Venezia). — L'appalto dei lavori per l'ampliamento del fabbricato ove hanno Sede la Direzione Generale, quella di Commisariato, ecc., fu aggiudicato al signor Giove Luigi, Venezia, col ribasso del 24.05 0[0 su L. 180.000. (V. n. 10 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia). — L'appalto per la fornitura di n. 25 Zattere per affondare torpedini, ecc., diviso in 5 lotti, è stato aggiudicato come segue: 1.o, 3.o e 4.o lotto alla Ditta Odero, Sestri Ponente, coi ribassi del 23.35 0[0 - 20.66 0[0 - 17.85 0[0. — 2.o lotto alla Ditta Buffico e Comp., Spezia, col ribasso del 29 0[0. — 5.o lotto alla Ditta Orlando, Livorno, col ribasso del 19.15 0[0. (V. n. 11 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 21 *al* 31 *Marzo* 1888.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio — Rete principale	4050	4027		
» secondaria	531 — 4581	423 — 4450	131	—
Media in esercizio	4567	4406	161	—
Viaggiatori	1,352,664.23	1,191,115.16	161,549.07	—
Bagagli e Cani	70,693.54	61,568 51	9.125.03	—
Merci a G. e P. V. accel.a	388,736.11	328,303.24	60,432.87	—
Merci a P. V.	1,668,114 25	1,764,732.97	—	96,618.72
(2) TOTALE	3,480,208.13	3,345,719.88	134,488 25	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 31 *Marzo* 1888.

Viaggiatori	34,462,977.59	32,397,987.31	2,064,990.28	—
Bagagli e Cani	1,709,181.42	1,564,760.37	144,421.05	—
Merci a G. e P. V. acc.a	8,676,581.70	7,953,319.15	723,262.55	—
Merci a P. V.	43,516,195.08	40,619,551.72	2,896,643 36	—
(2) TOTALE	88,364,935.79	82,535,618.55	5,829,317.24	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	764.04	756.27	7.77	—
riassuntivo	19,459 36	18,843.75	615.61	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 31 *Marzo* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori.	3,453.85	14,181.45	1,033,35	2,558 35	1,169.90	3,449.45	2,018.40	4,139.70	5,284.85	2,369.80	1,496.15	4,247.90
Bagagli	53.15	263.30	59.85	31.60	11.35	82.25	2.70	16.90	50.35	33.65	19 35	32.15
Merci G. V.	360.60	1,430.75	123.05	364.70	197.65	357.75	9.75	63.60	215.30	60 65	»	54 25
Id. P. V. A.	23.00	915.20	»	»	»	164.10	»	»	»	37.70	»	12 75
Id. P. V.	3,261.15	4,761.90	1,071.90	3,784.80	3,433 80	596.60	2,029.20	217.85	1,117.30	534.10	»	257.90
Totali.	7,151.75	21,552.60	2,280.15	6,739.45	4,842.70	4,650.15	4,060.05	4,441.05	6,667.80	3,035.90	1,515.50	4,624.05

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

Sede e Direzione; Napoli, 24, Via Medina

DIRETTA DAL COMM. ING. FRANCESCO KOSSUTH

Opifici Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben 3704 ponti metallici e di 197,400 metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di n. 800 veicoli ferroviarî, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di n. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

Società Anonima Metallurgica

TARDY E BENECH
SAVONA

Capitale Sociale versato L. 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I *(Poutrelles)*, Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali Città d'Italia.

PIRELLI E C.°

Stabil.° e Sede Centrale, **MILANO** Via Ponte Seveso N. 19.

Con Officina Succursale in SPEZIA
per la costruzione di Cordoni telegrafici sottomarini

FILIALI:

TORINO, Via oma, 4 — ROMA Via del Corso, 293 — NAPOLI, Via Fontana Medina, 47

Unico Stabilimento in Italia fondato nel 1872 per la lavorazione della Gomma elastica e della Guttaperca in tutte le loro applicazioni
Premiato in varie Esposizioni ed a quelle di Milano 1881 e Torino 1884 con tre Diplomi d'onore

Foglie di gomma elastica, placche, valvole, tubi,
Cinghie per la trasmissione di movimenti — Filo elastico — Foglia segata.
Tessuti e vestiti impermeabili - Articoli di mercerie, igiene, chirurgia, da viaggio
Palloni da giuoco, ecc. Guttaperca in pani, foglie, corde ed in oggetti vari.

ARTICOLI MISTI DI GOMMA ED AMIANTO

Cavi elettrici sottomarini, Cavi e fili isolati per telegrafi e telefoni; per impianti di luce elettrica e per qualunque applicazione dell'elettricità.
Articoli di ebonite.

Concessionari esclusivi in Italia per la fabbricazione dei
CORDONI ELETTRICI BREVETTATI SISTEMA BERTHOUD, BOREL E C.

Fornitori della R. Marina, dei Telegrafi e Strade ferrate d'Italia e delle principali Imprese e Stabilimenti industriali

ESPORTAZIONE.

POZZOLANA

COLOR ROSSO MATTONE DELLE CAVE DI ROMA

unica qualità riconosciuta ed accettata

DALLE DIREZIONI IDRAULICHE DELLO STATO

DIPENDENTI DAL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI E DALLE AMMINISTRAZIONI FERROVIARIE DEL REGNO

Si GARANTISCE L'ACCETTAZIONE nella costruzione di GALLERIE FERROVIARIE VIADOTTI, PONTI, PORTI DI MARE, ACQUEDOTTI, FOGNE, ecc., da costruirsi per conto dello Stato e Municipi, in conformità dei Capitolati d'appalto del Ministero dei Lavori Pubblici, nei quali È SOLO PRESCRITTA LA POZZOLANA ROSSA DELLE CAVE DI ROMA, qualità unica per tali lavori.
Spedizioni in qualunque STAZIONE FERROVIARIA per vagoni completi, e con bastimenti in partenza dal Porto di Fiumicino. — PREZZI SPECIALI alle Imprese di Costruzioni ferroviarie e di Porti marittimi ed altri lavori, che acquistino almeno 1000 tonnellate.

Dirigersi al Sig. EDOARDO RISSONE, Via Archetto, 22, ROMA

Concessionario delle Cave medesime.

UFFICIO SUCCURSALE
dei Giornali Italiani ed Esteri

TORINO - *Via Finanze*, 13 - TORINO

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. **135** milioni interamente versato

Strade Ferrate Complementari — Provviste a rimborso di spesa.

AVVISO D'ASTA

Nel giorno **14 Aprile 1888** alle ore **10 1/2 ant.** in Milano presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta, N. 24, (Palazzo ex Litta) si procederà, dinnanzi al Direttore Generale o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la Costruzioni delle Strade Ferrate in data 17 Gennaio 1886, N. 3705 (Serie 3.a) col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**ASTA** per la fornitura

N. 3 (tre) Piattaforme girevoli in ferro, ghisa, acciaio e bronzo, del diametro di metri 4.50, del peso totale approssimativo di 37.500 chilogrammi, — da consegnarsi franche su vagoni nella vecchia Stazione di Spezia; — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso d'asta, di L. 330 (lire trecentotrenta) per tonnellata di mille chilogrammi.

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere l'allestimento delle piattaforme.

La cauzione definitiva sarà di **L. 1,250** da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di Banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del Deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11, piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso le Sezioni di Costruzione di Pontremoli e di Sarzana, dalle 10 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **10 1/2 ant.** del giorno **14 Aprile suindicato**.

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto, l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di piattaforme da metri 4,50,** ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sottoprefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel certificato.

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 625** — nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

In una scheda suggellata saranno fissati dal Direttore Generale della Società i limiti massimo e minimo dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

La fornitura sarà aggiudicata al migliore offerente. É riservato all'Amministrazione il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento d'asta, o di passare ad un secondo esperimento. — I risultati dell'asta saranno dalla Società sottoposti al R. Ispettorato, il quale, entro il termine di 10 giorni, giudicherà se debbansi ritenere come definitivi, o se si debba procedere ad un secondo esperimento sul prezzo della migliore offerta ottenuta. In quest'ultimo caso il miglior offerente del primo esperimento si intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Chiusa l'asta, saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, meno quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto fino all'aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale. — L'altro sarà restituito non appena sarà stata pronunciata l'aggiudicazione definitiva dal R. Ispettorato.

Il deliberatario dovrà entro il termine di 10 giorni dalla data dell'invito presentare la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la Cassa dei Depositi e Prestiti dello Stato.

Le spese di bollo e registro del Contratto saranno a carico dell'Assuntore.

Milano, 24 Marzo 1888.

La Direzione Generale.

SOCIETA' ITALIANA per le STRADE FERRATE del MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. **135** milioni interamente versato

Strade Ferrate Complementari — Provviste a rimborso di spesa.

AVVISO D'ASTA

Nel giorno **14 Aprile 1888** alle ore **11 ant.** in Milano presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta N. 24, (Palazzo ex Litta) si procederà, dinnanzi al Direttore Generale o chi per esso, coll' intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la Costruzione delle Strade Ferrate in data 17 Gennaio 1886 N. 3705 (Serie 3.a) col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**ASTA** per la fornitura

dei materiali metallici speciali ed ordinari per n. 50 Scambi e relativi crociamenti, quali sono specificati nel Capitolato d'oneri, di cui N. 46 semplici e N. 4 tripli; divisa nei due lotti seguenti: 1° Lotto N. 24 Scambi semplici; 2° Lotto N. 22 Scambi semplici e N. 4 Scambi tripli; — da consegnarsi entrambi franchi su vagoni nella vecchia Stazione di Spezia; — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso d'asta, di L. 300 (lire trecento) per tonnellata di mille chilogrammi.

La consegna per ogni lotto dovrà aver luogo parte **entro 3 (tre)** e parte **entro 4 (quattro) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere la fabbricazione dei materiali, come è specificato nel Capitolato d'Oneri.

La cauzione definitiva sarà per ogni lotto, di **L. 4,900** da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di Banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del Deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11 piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso le Sezioni di Costruzione di Pontremoli e Sarzana, dalle 10 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **11 ant.** del giorno **14 Aprile suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto, l'enunciazione in cifre ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di Scambi e Crociamenti**, ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sottoprefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel Certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 2,450** per ogni lotto nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

In una scheda suggellata saranno fissati dal Direttore Generale della Società i limiti massimo e minimo dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

La fornitura sarà aggiudicata al migliore offerente. É riservato all'Amministrazione il diritto di procedere all' aggiudicazione sul risultato del primo esperimento d'asta, o di passare ad un secondo esperimento. — I risultati dell'asta saranno dalla Società sottoposti al R. Ispettorato, il quale, entro il termine di 10 giorni, giudicherà se debbansi ritenere come definitivi, o se si debba procedere ad un secondo esperimento sul prezzo della migliore offerta ottenuta. In quest'ultimo caso il miglior offerente del primo esperimento si intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Chiusa l'asta saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, meno quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto fino all'aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale. — L'altro sarà restituito non appena sarà stata pronunziata l'aggiudicazione definitiva dal R. Ispettorato.

Il deliberatario dovrà entro il termine di 10 giorni dalla data dell' invito presentare la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la Cassa dei Depositi e Prestiti dello Stato.

Le spese di bollo e registro del Contratto saranno a carico dell'Assuntore.

Milano, 24 *Marzo* 1888.

La Direzione Generale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. **135** milioni interamente versato

Strade Ferrate Complementari — Provviste a rimborso di spesa.

AVVISO D'ASTA

Nel giorno **14 Aprile 1888** alle ore **10 ant.** in Milano presso la Direzione Generale della Società Corso Magenta N. 24, (Palazzo ex Litta) si procederà, dinnanzi al Direttore Generale o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la Costruzione delle Strade Ferrate in data 17 Gennaio 1886 N. 3705 (Serie 3a) col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell' **ASTA** per la fornitura

N. 1 (Una) Piattaforma girevole completa, del diametro di 15 metri, comprese le rotaie ed il materiale accessorio, per locomotive congiunte al loro tender, del peso complessivo di 33,900 chilogrammi circa, — da consegnarsi franca su vagoni nella vecchia Stazione di Spezia; — per il presunto importo, soggetto a ribasso d'asta, di L, 14,280 (lire quattordicimila duecento ottanta).

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere l' allestimento della piattaforma.

La Cauzione definitiva sarà di **L. 1,400** da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di Banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del Deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11 piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso le Sezioni di Costruzione di Pontremoli e di Sarzana, dalle 10 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **10 ant.** del giorno **14 Aprile suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto, l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall' offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di una piattaforma da metri 15,** ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all' indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sottoprefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel Certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 700,** — nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

In una scheda suggellata saranno fissati dal Direttore Generale della Società i limiti massimo e minimo dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

La fornitura sarà aggiudicata al migliore offerente. È riservato all'Amministrazione il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento d'asta, o di passare ad un secondo esperimento. — I risultati dell'asta saranno dalla Società sottoposti al R. Ispettorato, il quale, entro il termine di 10 giorni, giudicherà se debbansi ritenere come definitivi, o se si debba procedere ad un secondo esperimento sul prezzo della migliore offerta ottenuta. In quest'ultimo caso il miglior offerente del primo esperimento si intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Chiusa l'asta, saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, meno quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto fino all' aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale. — L'altro sarà restituito non appena sarà stata pronunziata l'aggiudicazione definitiva dal R. Ispettorato.

Il deliberatario dovrà entro il termine di 10 giorni dalla data dell' invito presentare la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la Cassa dei Depositi e Prestiti dello Stato.

Le spese di bollo e registro del Contratto saranno a carico dell'Assuntore.

Milano, 24 *Marzo* 1888.

La Direzione Generale.

SOCIETA' ITALIANA per le STRADE FERRATE del MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. **135** milioni interamente versato

Strade Ferrate Complementari — Provviste a rimborso di spesa

AVVISO D'ASTA

Nel giorno **20 Aprile 1888** alle ore **10 1/2 ant**. in Milano presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta, N. 24, (Palazzo ex Litta) si procederà, dinnanzi al Direttore Generale o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per le Costruzione delle Strade Ferrate in data 17 Gennaio 1886 N. 3705 (Serie 3a) col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**ASTA** per la fornitura di

N. 4 (Quattro) Gru da pesi fisse della portata di 6.000 chilogrammi, del peso totale approssimativo di 48,600 chilogrammi, — da consegnarsi franche su vagoni nella vecchia Stazione di Spezia; — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso d'asta, di lire 310 (lire trecentodieci) per ogni tonnellata di mille chilogrammi.

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere l'allestimento delle gru.

La cauzione definitiva sarà di **L. 1,450** da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di Banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11 piano 2°, prezzo la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso le Sezioni di Costruzione di Pontremoli e di Sarzana, dalle 10 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **10 1/2 ant**. del giorno **20 Aprile suindicato**.

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto, l'enunciazione in cifre ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persone mancanti della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La sopra scritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di Gru da pesi fisse della portata di 6.000 chilogrammi**, ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sottoprefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi eseguite forniture consimili che dovranno essere indicate nel certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 725** nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

In una scheda suggellata saranno fissati dal Direttore Generale della Società i limiti massimo e minimo dentro i quali le offerte saranno accettabili Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

La fornitura sarà aggiudicata al migliore offerente. È riservato all'Amministrazione il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento d'asta, o di passare ad un secondo esperimento. — I risultati dell'asta saranno dalla Società sottoposti al R. Ispettorato, il quale, entro il termine di 10 giorni, giudicherà se debbansi ritenere come definitivi, o se si debba procedere ad un secondo esperimento sul prezzo della migliore offerta ottenuto. In quest'ultimo caso il miglior offerente del primo esperimento si intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Chiusa l'asta, saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, meno quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto fino all'aggiudicazioni definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale. — L'altro sarà restituito non appena sarà stata pronunziata l'aggiudicazione definitiva dal R. Ispettorato.

Il deliberatario dovrà entro il termine di 10 giorni dalla data dell'invito presentare la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la Cassa dei Depositi e Prestiti dello Stato.

Le spese di bollo e registro del Contratto saranno a carico dell'Assuntore.

Milano, 30 *Marzo* 1888.

La Direzione Generale

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

Anno XXI Sabato, 14 Aprile 1888 Num. 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Assemblea generale straordinaria dell'11 Aprile 1888

Mercoledì 11 corrente, alle ore 1 pom., si riunì a Milano, nella gran sala del palazzo ex-Litta, l'Assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo.

Intervennero 64 azionisti, rappresentanti 115,248 azioni con diritto a voti 23,135.

Il presidente del Consiglio d'Amministrazione, conte Belinzaghi, riferendosi all'art. 30 dello Statuto Sociale, il quale prescrive che per deliberare l'aumento del capitale è necessaria la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale ed una maggioranza di voti che rappresentino almeno un quinto del capitale stesso, constatò essere validamente costituita l'Assemblea.

Invitò quindi i signori Nob. Giovanni Venosta e Massimo Ettlinger, che risultavano possessori del maggior numero d'azioni, ad assumere l'ufficio di scrutatori e il signor cav. Scolari a fungere da segretario.

Fatto l'appello dei presenti, il segretario diede lettura della relazione del Consiglio, che è la seguente:

Signori,

Nelle Assemblee ordinarie del 21 novembre 1886 e del 20 novembre 1887 abbiamo avuto l'onore di esporvi l'ordinamento adottato pel nostro Servizio delle Costruzioni, nonchè l'andamento degli studi ordinatici dal Governo per alcune delle linee complementari destinate a far parte della rete Mediterranea. Vi è noto quindi che l'opera nostra in questo campo dovette finora limitarsi alla compilazione di parecchi progetti, alla revisione di altri studiati in addietro, alla sorveglianza e dirigenza di lavori già in corso, senza che ci venissero affidate nuove costruzioni nel vero senso della parola, sia a rimborso di spesa, sia a prezzo fatto, come è previsto dal contratto che diede origine alla nostra Società.

Il vostro Consiglio e la Direzione Generale non hanno però mai perduto di vista questo obbiettivo, anzi non cessarono di fare istanze al Governo, ed appena ebbero da questo formale richiesta di presentare concrete proposte per la costruzione di un gruppo di linee non ancora iniziate, si fecero premura di corrispondere all'invito.

Risultato delle pratiche corse in proposito è la convenzione qui allegata, stipulata il 22 marzo scorso fra le LL. EE. i Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze in nome dello Stato, ed il nostro Direttore Generale in nome della Società, la quale contempla la costruzione delle linee Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte Santa Venere, Cornia-Piombino e Cuneo-Saluzzo, linee che formano approssimativamente un complesso di chilometri 389 e mezzo.

Per quanto riflette il termine entro cui queste costruzioni saranno da eseguirsi, le suddette sei linee vengono divise in cinque gruppi, in modo che le prime tratte debbono essere compiute in tre anni e le ultime in otto anni, decorribili dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione dei rispettivi piani e tracciati. Per la presentazione di questi è concesso alla Società un anno dalla data della legge con cui verrà sanzionata la convenzione.

In corrispettivo del capitale impiegato nella costruzione (nel quale non è compreso l'armamento metallico, che sarà fornito in natura dal Governo, e neppure il materiale rotabile) è accordata alla Società una sovvenzione annua chilometrica di L. 20,500 dal giorno in cui ciascuna linea o tronco di linea sarà aperto al pubblico servizio e fino al 31 Dicembre 1966. Per fissare questa sovvenzione si è tenuto conto del costo complessivo dei lavori e insieme della maggiore o minore difficoltà dei diversi tronchi, in relazione all'epoca stabilita per il loro compimento. Il Governo pagherà inoltre alla Società una somma complementare di L. 19,080,000 in nove uguali rate annuali, incominciando dal 1890 e fino al 1898 compreso. Un'altra somma complementare di L. 8,750,000, da pagarsi in

cinque uguali rate dal 1893 al 1897, sarà eventualmente dovuta alla Società, qualora il Governo faccia uso della facoltà riservatasi di ordinare la costruzione a doppio binario della galleria del Turchino, che è l'opera più importante della linea Genova-Ovada-Asti.

L' esercizio delle linee contemplate nella convenzione sarà fatto alle condizioni pattuite nel contratto e nel capitolato che regolano l'esercizio delle nuove linee della rete Mediterranea, con questa sola differenza, che per quelle di cui ora assumiamo la costruzione la Società si addossa anche le spese per eventuali ampliamenti o nuovi impianti (esclusi i raddoppi di binario e di binari di sicurezza) e quelle per riparare i danni causati da forza maggiore: all'effetto di queste ultime però è concesso alla Società, in aggiunta alla sovvenzione di L. 20,500, un ulteriore compenso di L. 200 al chilometro.

Per far fronte agli impegni di costruzione la Società viene autorizzata ad aumentare di 45 milioni il suo capitale in azioni, ed a procurarsi il rimanente capitale necessario mediante emissione di obbligazioni.

Sono pertanto due le modificazioni che, in conseguenza della convenzione ora sottoposta alla vostra approvazione e, ben inteso, sotto condizione che la convenzione stessa venga sancita per legge, si rende necessario di introdurre nello Statuto Sociale:

1. Prorogare la durata della Società fino al 31 dicembre 1966;

2. Portare il capitale azioni da 135 a 180 milioni.

Quanto alla prima modificazione, sembra al vostro Consiglio che convenga limitarsi a mutare la data del 30 giugno 1945, che si legge all' art. 4 dello Statuto come termine dell'esistenza sociale, sostituendovi quella del 31 dicembre 1966, e sopprimere senz'altro i due rimanenti capoversi dell'articolo stesso. Infatti essendo stabilita a tutto il 1966 l'annualità chilometrica portata dalla convenzione che vi presentiamo, è indispensabile che la Società possa protrarre fino a quell'epoca la sua esistenza. Qualora poi avvenisse il caso che il Governo o la Società usino del diritto di far cessare il contratto per l'esercizio della rete Mediterranea alla fine del primo o del secondo ventennio, o quando il contratto stesso scada naturalmente trascorsi i sessant'anni dal 1° luglio 1885, la Società sarà libera o di continuare a sussistere per esigere l'annualità di cui sopra, oppure di sciogliersi, come è previsto dall'Art. 30 dello Statuto, provvedendo altrimenti al medesimo scopo.

Riguardo alla seconda modificazione, il Consiglio è d'avviso che le 90,000 nuove azioni da crearsi siano offerte alla pari ai possessori delle azioni attuali, ed a queste in tutto pareggiate, quando sia spirato il termine prefisso per la completa loro liberazione. I primi tre decimi delle nuove azioni saranno da versarsi all'atto dell'emissione; gli altri decimi saranno richiesti a convenienti intervalli, secondo i bisogni, fermo sempre il disposto dell'art. 41 dello Statuto.

Il Consiglio vi chiede inoltre l'autorizzazione di emettere, a suo tempo, e colle modalità che risulteranno convenienti, quante obbligazioni sociali fossero necessarie per completare i fondi occorrenti alla costruzione delle sei linee in discorso, ed eventualmente per sistemare la situazione finanziaria della Società, in caso di cessazione del contratto d'esercizio approvato colla Legge 27 aprile 1885.

Signori,

La convenzione che vi presentiamo è intesa, da parte del Governo, ad assicurare la costruzione, in breve volgere d'anni, di parecchie linee di non lieve importanza; e noi accettandola, appoggiati ad uno studio assai diligente dei progetti e dei preventivi, abbiamo inteso di assicurare uno svolgimento di legittima operosità alla nostra azienda sociale.

Abbiamo quindi l'onore di sottoporre alla vostra approvazione le risoluzioni seguenti:

L'Assemblea, udita la relazione del Consiglio,

I. *Approva la convenzione stipulata il* 22 *marzo u. s. col Governo per la costruzione delle linee Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte Santa Venere, Cornia-Piombino, Cuneo-Saluzzo.*

II. *Approva che, quando la convenzione, di cui sopra, venga sancita per legge, gli articoli* 3 *e* 4 *dello Statuto Sociale siano modificati come segue:*

Art. 3. Il capitale sociale è stabilito nella somma di cento ottanta (180) milioni di lire, ed è rappresentato da trecentosessantamila (360,000) azioni da cinquecento (500) lire ciascuna.

Art. 4. La Società durerà fino al 31 dicembre 1966.

III. *Autorizza il Consiglio a far luogo, nel tempo e nei modi che reputerà convenienti, alla emissione delle* 90,000 *nuove azioni, da offrirsi alla pari, di preferenza e prorata ai possessori delle azioni già in circolazione, nonchè alla emissione di quante obbligazioni sociali occorrano sia per completare i fondi necessari alla costruzione delle linee contemplate nella convenzione del* 22 *marzo u. s., sia per regolare la situazione finanziaria degli azionisti in caso di cessazione del contratto per l'esercizio della rete Mediterranea, nei limiti consentiti dallo Statuto Sociale e dal Codice di Commercio.*

Il segretario diede poi anche lettura della convenzione stipulata col Governo, che abbiamo pubblicata nel precedente numero.

Aperta la discussione, dall' azionista signor cav. Podreider vennero chiesti alcuni schiarimenti che furono forniti dal Presidente, dal Direttore Generale e dal Vice-Presidente senatore Allievi.

L'azionista signor Vogel raccomandò che, quando si farà luogo all'emissione delle 90,000 nuove azioni, sia stabilito un termine massimo entro cui gli azionisti possano tenersi sicuri che, liberando completamente le dette nuove azioni, queste saranno pareggiate alle antiche. Rispose il Presidente tale appunto essere l'intenzione del Consiglio.

Poste ai voti, con prova e controprova, le tre risoluzioni proposte all' Assemblea, risultarono approvate all'unanimità.

FERROVIA PARMA-SPEZIA

Questa ferrovia, d'un'incontestabile importanza strategica e commerciale, è già per buona parte costrutta da Parma verso Borgotaro, mentre i lavori dalla Spezia a Pontremoli sono tanto avanzati che, con un po' di buon volere, questo tratto potrebbe essere aperto all'esercizio in brevissimo tempo a grande beneficio della vallata della Magra e sue influenti, non che delle opere in esecuzione nei rimanenti tronchi per la maggior facilità dei trasporti.

É inutile però lusingarsi che l'intiera linea possa essere ultimata prima di quattro anni almeno a causa dei tronchi restanti ad appaltarsi nel versante Parma ed essenzialmente per la grande Galleria attraverso l'Appennino detta del Borgallo, compresa fra la località di Guinadi ed il letto del Taro sotto Borgotaro.

Dessa misura in sotterraneo circa 7750 metri di lunghezza ed in artificiale circa 250 metri verso Parma. Tutto fa prevedere che non poche saranno le difficoltà che dovranno vincersi nella esecuzione per la sua giacitura rispetto ai corsi d'acqua che la circondano ai due imbocchi, che intersecano i dossi del monte e per la varia natura dei terreni a scavarsi, non molto dissimili a quelli incontrati in quasi tutte le traversate dell'Appennino colle loro riscontrate alternative e vicende.

Nel progetto d'appalto erano in massima stabiliti dieci attacchi, cioè due agli imbocchi e otto mediante quattro pozzi verticali misuranti complessivamente 750 metri circa.

In seguito, probabilmente a più maturo esame delle condizioni locali, gli attacchi ora in attività sono limitati a quattro, cioè due agli imbocchi e due dal pozzo unico che trovasi a un dipresso 2030 metri dal foro cieco verso Parma.

Dal lato Spezia la galleria era già scavata e murata per circa 1500 metri a semplice binario, come da primitivo progetto, quando il Ministero, verso la metà dell'anno 1886, in seguito forse a rimostranze da parte della Società esercente, decise che dovesse essere aperta colla sezione del doppio binario, sostituendo nell'escavazione la perforazione meccanica ai mezzi ordinarii prima praticati. Stabiliti in conseguenza gli opportuni nuovi accordi coll'Impresa assuntrice, questa si accinse alacremente all'impianto dei meccanismi occorrenti per la perforazione ai due imbocchi ed all'allargamento del tratto già eseguito a semplice binario verso Guinadi.

Agiscono ora tre gruppi di compressori per parte. I primi perforatori adoprati erano i Ferroux e i Clips. Vennero poco dopo sostituiti dalla perforatrice Gatti che è applicata per la prima volta in Italia e che presenta sugli altri sistemi i vantaggi non indifferenti d'un maggior lavoro utile nell'unità di tempo, d'una maggior facilità e semplicità di manovra, nonchè d'una notevole economia di manutenzione.

La prima applicazione della perforatrice Gatti si fece in varie gallerie carbonifere del Belgio, là dove egli ottenne la privitiva. Molti di questi perforatori furono spediti all'Istmo di Panama con ingenti guadagni per chi ne assunse la fornitura.

Il Gatti Fedele è un modesto quanto intelligente operaio meccanico che, nato in Asti, emigrò nel Belgio, dove studiò ed introdusse la sua perforatrice, acquistando una discreta fortuna. È giusto che, come italiano e pei vantaggi che apportano i suoi meccanismi, il nome del Gatti sia conosciuto in modo più esteso di quello che possa ottenere coi certificati che egli possiede. G.

PRODOTTI FERROVIARII

Gennaio 1888.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di gennaio 1888, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1887.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di gennaio 1888 ascese a L. 17,951,855, mentre nel gennaio 1887 fu di L. 16,156,915, quindi presenta un aumento di L. 1,794,940.

I suddetti totali sono così divisi:

	1888	1887
Viaggiatori	L. 6,613,812	L. 6,032,928
Bagagli	» 303,011	» 247,512
Merci a grande velocità .	» 1,818,792	» 1,109,935
» a piccola » .	» 8,994,363	» 8,667,325
Introiti diversi . . .	» 221,877	» 99,215
Totale	L. 17,951,855	L. 16,156,915

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1888	1887
Rete Mediterranea . .	L. 9,029,287	L. 8,074,682
» Adriatica . . .	» 7,533,344	» 6,767,392
» Sicula . . .	» 626,265	» 621,030
Ferrovie dello Stato . .	» 73,000	» 73,183
» Sarde . . .	» 144,840	» 115,763
» Diverse . .	» 545,119	» 504,865
Totale	L. 17,951,855	L. 16,156,915

La differenza poi tra gennaio 1888 e gennaio 1887 va così ripartita:

Rete Mediterranea . .	+ 954,605	
» Adriatica . . .	+ 765,952	
» Sicula . . .	+ 5,235	
Ferrovie dello Stato . .		— 183
» Sarde . . .	+ 29,077	
» Diverse . . .	+ 40,254	
Totale	+ 1,794,940	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di gennaio in	L. 17,951,855
aggiungendo quello dei mesi precedenti in .	» 125,143,409
il prodotto generale dal 1° luglio 1887 al 31 gennaio 1888 risulta di	L. 143,095,264
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 131,604,287
per cui si ha l'aumento di	» 11,490,977

Questo aumento generale va poi così ripartito:

Rete Mediterranea . .	+ 5,135,106	
» Adriatica . . .	+ 6,669,701	
» Sicula		— 660,503
Ferrovie dello Stato . .	+ 22,864	
» Sarde . . .	+ 103,464	
» Diverse . . .	+ 220,345	
Totale	+ 11,490,977	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1887 al 31 gennaio 1888 fu di chilometri 11,686, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 11,168.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole Reti dal 1° luglio 1887, al 31 gennaio 1888, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di gennaio	Dal 1 luglio al 31 gennaio
Rete Mediterranea . .	1,962	15,333
» Adriatica . .	1,566	12,936
» Sicula . . .	931	15,255
Ferrovie dello Stato . .	521	4,478
» Sarde . .	352	2,386
» Diverse . .	484	4,530

Quindi la media è di L. 1,526 pel detto mese di gennaio e L. 12,245 per il periodo dal 1° luglio 1887 al 31 gennaio con un aumento, cioè, di L. 101 per il primo, e un aumento di L. 461 pel secondo, in confronto del periodo precedente.

Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1.o luglio al 31 dicembre 1887	202
Totale generale dal 1 luglio 1887 al 31 gennaio 1888	202

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 13*).

QUESTIONE XIX — *Illuminazione delle Stazioni.*

Conclusioni presentate, in nome della seconda e della terza Sezione riunite, dal signor M. Jacqmin, segretario principale della terza Sezione:

« *Modi d'illuminazione.* — L'illuminazione delle stazioni si fa:

coll'olio, col colza e col petrolio;

col gaz;

coll'elettricità.

« Questi tre mezzi di luce sono soventi volte usati simultaneamente.

« Si può eziandio, per l'illuminazione di luoghi aperti, far uso del *Lucigen*, ossia di una luce ottenuta per mezzo di una corrente d'aria compressa che passa a traverso

d'olî pesanti. Per questo mezzo, con poca spesa ed apparecchio semplicissimo, si ottiene una illuminazione paragonabile a quella elettrica; ma il rumore ed il fumo prodotti da tale apparecchio non permettono di farne uso sotto le tettoie ed assai meno in locali chiusi ad uso dei viaggiatori.

« *Illuminazione intensiva.* — L'illuminazione intensiva, ottenuta col gaz o coll'elettricità, costa assai più che non l'illuminazione ordinaria; ed alla spesa speciale degli apparecchi, si aggiunge la necessità di aumentare la illuminazione ordinaria nei locali vicini a quelli, dove tali apparecchi funzionano, per evitare appunto i troppo forti contrasti di luce.

« L'illuminazione intensiva permette, invece, di ottenere dagli agenti un maggior lavoro e specialmente un lavoro migliore. Tuttavia non furono ancora fatti sufficienti esperimenti e così precisi da permettere di constatare che i benefici ottenuti compensino le maggiori spese cagionate dalla illuminazione intensiva.

« *Paragone tra l'uso del gaz e l'uso dell'elettricità.* — Per ottenere una illuminazione intensiva, val meglio l'uso del gaz o l'uso dell'elettricità? Ciò dipende completamente dalle circostanze locali e ciascun caso speciale deve essere studiato separatamente.

« Negli Stati Uniti si preferisce generalmente, per le grandi stazioni, la illuminazione elettrica; ma colà l'illuminazione a gaz costa assai, ed invece la illuminazione elettrica, fornita da Società che assicurano il servizio a numerosa clientela, costa assai meno del prezzo ordinario in Europa.

« Secondo un recente studio fatto dalla Società della strada ferrata da Parigi a Lione e Mediterraneo, nella circostanza che fu impiantata una nuova officina, si sarebbe constatato che, col gaz a cent. 18 per metro cubo, le spese per l'illuminazione elettrica erano quasi uguali a quelle per la illuminazione a gaz; ma ciò per questo caso soltanto.

« In ispeciali condizioni si può tuttavia propendere per la illuminazione elettrica, quando pure il gaz sia a buon mercato. E così per esempio quando si disponga esuberantemente della forza motrice o si abbia la possibilità di usare le macchine elettriche per la trasmissione di forza, nelle ore non consacrate all'illuminazione.

« Le spese di manutenzione normale degli apparecchi elettrici non si possono esattamente calcolare, essendochè l'impianto di essi sia ancora troppo recente. La seconda e la terza Sezione perciò hanno creduto che sarebbe utile cosa il sottoporre nuovamente la questione dell'illuminazione alla prossima Sessione del Congresso. »

Queste conclusioni furono ratificate dall'Assemblea plenaria dopo alcune osservazioni dei signori Bachelet e Jacqmin. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha accordata una nuova definitiva proroga di tre mesi (cioè a tutto giugno p. v.) alle Commissioni incaricate della consegna del materiale di esercizio e degli approvvigionamenti per le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, affinchè esse possano condurre a termine il mandato loro affidato.

><

Siamo informati che, in seguito ad accordi intervenuti fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, la Società delle strade ferrate Meridionali provvederà al servizio del binario al porto di Napoli alle condizioni generali della convenzione 15 dicembre 1886, relativa alle stazioni ed ai tronchi comuni; e ciò per quanto riguarda i rapporti fra le predette Amministrazioni.

Per quanto concerne poi il servizio pubblico, la Società delle Meridionali si atterrà ai patti particolari già all'uopo concordati fra il Ministero dei lavori pubblici e la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo.

><

È a nostra conoscenza che il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha ordinato alla Direzione tecnica governativa per la ferrovia Ivrea-Aosta di procedere con sollecitudine alla compilazione di un progetto riguardante la costruzione dei lavori necessarî per riordinare ed ampliare la stazione di Ivrea, affinchè possa essere messa in grado di corrispondere adeguatamente ai cresciuti bisogni del commercio.

><

La Direzione del servizio delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato all'approvazione governativa il progetto di appalto per la formazione della massicciata e per la posa dell'armamento e dei meccanismi sul tronco Robilante-Vernante, della linea Cuneo-Ventimiglia, il quale misura la lunghezza di m. 8,412.65. L'importo dei lavori e delle provviste considerati in progetto ascende a L. 168,000 e questa somma contempla anche la fornitura delle traversine e dei legnami speciali per gli scambi ed i crociamenti, nonchè della ghiaia per la formazione della massicciata.

><

Veniamo informati che, a causa delle dirotte e persistenti pioggie degli scorsi mesi, si sono manifestate lungo la linea da Terontola a Firenze, e specialmente fra Firenze ed Arezzo, parecchie e rilevanti frane alle quali è urgente di provvedere allo scopo di evitare futuri pericoli di interruzione nell'esercizio della importante linea. Anche sulla ferrovia da Bologna a Pistoia le frane ivi esistenti hanno, per la causa preaccennata, accentuato maggiormente i loro movimenti, ed altre nuove frane, abbastanza considerevoli vi si sono manifestate.

La Società delle strade ferrate Meridionali, preoccupata di un tale stato di cose, ha vivamente interessato il R. Ispettorato generale delle ferrovie a provvedere a che fra delegati del Governo e della Amministrazione sociale si studi il modo di porre riparo al lamentato stato di cose; e ciò al più presto possibile, onde poter eseguire i lavori occorrenti in tempo opportuno, prima cioè dell'autunno prossimo.

><

Annunciamo che l'Ing. Capo di Divisione della Società per le strade ferrate del Mediterraneo, incaricato degli studî della linea da Cuneo a Ventimiglia, ha

compiuto il progetto definitivo del tronco della linea stessa compreso fra Limone e Tenda, e quello di massima del tratto successivo Tenda-Ventimiglia. I due progetti trovansi ora presso la Direzione sociale delle costruzioni in Roma, e saranno quanto prima sottoposti all'esame ed all'approvazione del R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

><

Ci scrivono da Salerno che i lavori di costruzione del tronco Vallo-Pisciotta (linea Battipaglia-Castrocucco) malgrado la cattiva stagione, furono spinti con molta attività, sia nei movimenti di terra che nelle opere murarie, specialmente fra l'origine del tronco e la stazione di Ascea. Allo stato attuale delle cose tutto fa ritenere che entro il mese di giugno i lavori, fino a questa stazione, saranno completamente ultimati.

><

Recentemente ebbe luogo in Savona una conferenza composta dai membri della Camera di Commercio di Savona e da varî altri interessati nella questione dei provvedimenti da adottarsi perchè il servizio ferroviario nelle stazioni di quella città corrisponda il meglio possibile ai bisogni del commercio.

Alla conferenza prese parte anche l'Ispettore principale del movimento e traffico delle ferrovie del Mediterraneo cav. Lanfranchi. In essa fu concordato che, per far fronte ai bisogni più urgenti, l'Amministrazione ferroviaria darà giornalmente 300 carri in via normale, e cioè 250 allo scalo marittimo e 50 per la stazione del Letimbro. La ripartizione dei carri sarà fatta a cura di una Commissione di Commercianti, come si usa per gli scali di Genova.

Da parte sua il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha fatto eseguire una visita alle stazioni di Savona dal R. Ispettore superiore comm. Bussi e dal Capo del Circolo di Torino cav. Crosa, i quali, dopo riconosciuto che attualmente si trovano depositate a terra sulle calate del porto oltre a 120,000 tonnellate tra carbone, ferro, ghisa, ecc., (occupanti, quasi del tutto le aree di deposito delle calate) hanno suggerito i provvedimenti che potrebbero adottarsi subito per rimediare ai più urgenti bisogni.

I predetti funzionari hanno però constatato che le attuali stazioni di Savona sono affatto insufficienti ai bisogni del commercio e che occorre pertanto che l'Amministrazione ferroviaria provveda d'urgenza alla esecuzione dei lavori necessari per migliorare e completare gli attuali impianti nella stazione del Letimbro, onde aumentare la potenzialità del movimento dei carri tanto verso la riviera di Levante che attraverso l'Appennino per le destinazioni del Piemonte e della Lombardia. I funzionari stessi hanno inoltre riconosciuto indispensabile che sia dato mano all'impianto del fascio di binarî destinati a deposito di carri nello scalo marittimo, non appena sia sgombro il terreno sul quale devono essere posati.

><

La Impresa M. Calderai e Comp. subconcessionaria della costruzione della ferrovia Napoli-Somma-Ottaiano, (stata recentemente concessa alla provincia di Napoli) ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato generale il progetto definitivo del tronco della ferrovia medesima compreso fra Napoli e Cercola; e lo ha vivamente interessato ad esperire con sollecitudine gli incombenti relativi all'approvazione del progetto, onde, non appena compiuti gli atti concernenti le espropriazioni della sede stradale, poter dar mano alla esecuzione dei lavori. La lunghezza del predetto tronco è di m. 8410. In planimetria si ha una curva di m. 100 di raggio ed altra di m. 160; pel resto le curve hanno raggi di m. 300 e più. In altimetria la pendenza massima raggiunge il 27 per mille. Le opere d'arte progettate sono 23; nessuna di esse merita speciale menzione. I passaggi a livello da stabilire sono 27; e per il personale di sorveglianza della strada sono previste 4 case cantoniere e 9 garette. Lungo il tronco dovranno impiantarsi 4 stazioni, quelle cioè di: Napoli, Baia, Ponticelli e Cercola, ed una fermata denominata San Giovanni.

><

Ci scrivono da Girgenti che quella Camera di Commercio ed arti ha instato il Ministro dei Lavori pubblici perchè si compiaccia provvedere a che il tronco di ferrovia da Castrofilippo a Bivio-Canicattì sia conservato al servizio dei treni merci provenienti da stazioni della provincia di Caltanissetta, e diretti a Castrofilippo, Girgenti e Porto Empedocle. I voti della predetta Camera tendono a sollevare i trasporti di zolfo, diretti a Girgenti da stazioni della provincia di Caltanissetta, dall'aumento di tassa per maggior percorso (6 chilometri) che ora devono fare in seguito alla soppressione della stazione di Canicattì-Bivio.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che debba essere riformato, nel senso da esso proposto, il progetto di appalto pei lavori di conterminazione della proprietà ferroviaria lungo la ferrovia da Savona a Bra e sua diramazione Cairo-Acqui.

Il Consiglio medesimo ha dato il suo parere sul condono di multa, proposto dalla Direzione tecnica governativa di Ancona, relativamente alla mancata consegna di scambi, occorsi per l'armamento della ferrovia Teramo-Giulianova, in appalto alla l'Impresa G. Speranza.

Il Consiglio stesso ha inoltre ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possano approvarsi i progetti seguenti:

1° progetto presentato dalla Società delle strade ferrate della Sicilia per l'esecuzione di lavori d'ampliamento della Stazione di San Cataldo, lungo la linea Santa Caterina-Caldare, dando la preferenza per l'appalto dei medesimi al sistema di licitazione privata;

2° progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Paese Postioma, ammettendo che l'importo della relativa spesa possa imputarsi ai fondi delle nuove costruzioni.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, anche in nome di quella delle ferrovie dell'Adriatico, ha presentato al R. Ispettorato generale, per esame ed approvazione, le bozze delle nuove tariffe pel servizio diretto italo-germanico ed italo-svizzero, le quali, come da accordi presi fra le nostre Amministrazioni e quelle estere, dovrebbero andare in vigore col giorno 15 del prossimo maggio.

><

La Società delle strade ferrate dell'Adriatico, d'accordo con quella delle ferrovie del Mediterraneo, ha presentato al Ministero dei lavori pnbblici la proposta di estendere i prezzi italiani della tariffa speciale comune n. 10 p. v. italo-francese, ai trasporti di ghisa greggia dall'Italia alla Francia.

><

La Società delle ferrovie Meridionali ha presentato al R. Ispettorato il progetto riguardante l'esecuzione, mediante fondazione ad aria compressa, di un pignone a difesa della spalla sinistra del ponte sull'Oglio lungo la linea Pavia-Brescia. La spesa che perciò occorre ammonta a L. 54,400.00.

La Società predetta ha anche sottoposto all'approvazione governativa il progetto relativo alla costruzione di n. 17 case cantoniere lungo la linea da Venezia a Peschiera, in sostituzione di garette in legno ed in muratura ora esistenti. Le nuove case cantoniere dovranno costruirsi a due piani con due camere per ciascun piano. La spesa da incontrarsi è preventivata in L. 217,100,00.

><

La Società predetta ha chiesto al Governo di essere autorizzata ad istituire, in via di esperimento, biglietti di andata e ritorno delle tre classi, a riduzione normale, fra Castagnano e Verona, P. V.

><

Col 1° maggio p. v. saranno attivate le modificazioni d'orario preparato dalla Società delle ferrovie Meridionali nell'intento di migliorare le comunicazioni sulla linea Foggia-Bari. Dal predetto giorno sarà tolta ogni restrizione al servizio della 3ª classe coi diretti 69 e 92.

><

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'ampliamento della stazione Busto Arsizio nella ferrovia Rho-Sesto Calende;

2. Provvedimenti contro le inondazioni del torrente Acqua dell'Imperatore lungo il tronco Teggiano-Casalbuono nella ferrovia Sicignano-Castrocucco.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 76,700 per costruzione delle opere di sistemazione della sponda sinistra del Tanaro presso la stazione di Annone;

L. 27,000 per rifacimento in acciaio di metri 3309 di binario armato in ferro lungo il tronco Strongoli-Cotrone;

L. 25,340 per rifacimento pure in acciaio di metri 3146 di binario in ferro e di N. 3 deviatoi lungo il tronco Metaponto-Scanzano.

><

Sappiamo che il 7 andante la Società del Mediterraneo ha indetto la gara per appalto dei lavori di prolungamento del binario principale della stazione di Sommariva del Bosco. Importo L. 10,500. Le schede d'offerta dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 23 corrente.

Il giorno 12 corrente venne pure indetta dalla Società stessa la gara per fornitura, carico e scarico sui e dai treni di m. c. 8561 di ghiaia vagliata del fiume Cecina da portarsi fra Gavorrano e Follonica. Importo L. 26,800. Le offerte verranno dissuggellate alle ore 10 ant. del 26 detto.

><

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società delle strade ferrate del Mediterraneo il R. Ispettorato Generale ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta Casalis Luigi di Brandizzo col ribasso del 20 per 0|0 l'appalto delle opere relative alla tombinatura generale in stazione di Bra;

Alla Ditta Granata Mauro di Eboli col ribasso del 20.50 per 0|0 l'appalto della costruzione cunetta in muratura fra i Km. 5710.96 e 6305.96 del tronco Battipaglia-Agropoli;

Alla Ditta Mauri Gaetano di Pisa col ribasso del 19.75 per 0|0 la costruzione del piano caricatore per la sabbia in stazione di Viareggio.

><

Nelle sedute del Consiglio d'Amministrazione e del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo, tenutesi il giorno 11 corrente, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1° Colla Ditta Taccola Tommaso di Oliveto per fornitura di m. c. 1230 di pietrisco vagliato per risanamento di alcuni binari e scambi in stazione di Pisa Centrale;

2° Coll'Impresa industriale italiana di Napoli per costruzione e posa in opera di due tavolati metallici pei ponti Fondo e Macellare, sulla linea Taranto-Reggio;

3° Colla Ditta Donnarumma Beniamino di Portici per ampliamento e sistemazione del servizio merci a piccola velocità in stazione d'Angeri;

4° Colla Ditta Fraja Luigi di Napoli, per costruzione binario d'allacciamento fra il terzo tratto della ferrovia al porto di Napoli ed il R. Arsenale di Marina;

5° Colla Ditta Fry, Holman e Fry di Cardiff per fornitura di 3000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle.

Nella suddetta seduta venne pure approvato l'atto di transazione e tacitazione colla Ditta Vaccari Luigi di Valenza per domanda d'indennità e compensi per lavori d'allargamento del ponte sul Po a Valenza, in seguito alla rovina d'una parte di essi avvenuta il 30 novembre 1886.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo — La Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Preventivo di L. 25.000 occorrenti per il risanamento della massicciata sul tronco Borgo Vercelli-Ponzana, fra le progressive 82.254 e 88.100;

2. Preventivo della spesa complessiva di L. 60.000 occorrenti per la esecuzione dei lavori più urgenti necessari a consolidamento della frana di Guvano, lungo la linea Genova-Pisa;

3. Progetto di sistemazione della frana di Monte Amiata nella linea Asciano-Montepescali. Spesa occorrente L. 33.500;

4. Progetto per l'esecuzione di opere complementari di consolidamento della frana attraversata dalla galleria Raineri, presso Alba, nella linea Alessandria-Cavallermaggiore. Spesa necessaria L. 18.000;

5. Progetto di ricostruzione del ponte sul torrente Stagnone, lungo la linea da Cecina a Volterra. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 31.800;

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici, per la superiore approvazione, i seguenti progetti:

1. Proposta per chiudere due campate della tettoia aperta nella stazione di Arquà (linea Padova-Pontelagoscuro) onde formarvi un magazzeno, spesa necessaria L. 3365;

2. Proposta per l'impianto di garette in legno nelle stazioni e fermate del tronco da Cornuda a Belluno, nella ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

3. Progetto esecutivo del tronco della ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano, compreso fra l'imbocco Nord, della galleria denominata Cà Menocchio e la stazione di Acqualagna;

4. Proposta per la sostituzione di cancelli alle attuali barriere in ferro a doppio *T*, in alcuni passaggi al livello della linea Milano-Peschiera, spesa necessaria L. 4127;

5. Proposta per l'impianto di due binari tronchi in stazione di Falconara, nella linea Bologna-Ancona, spesa presunta L. 20.666;

6. Proposta per l'impianto di sbarre in ferro, manovrabili a distanza lungo la linea Verona-Rovigo, con una spesa di L. 4817;

7. Proposte per la fornitura e posa in opera dei termini di confine lungo il tronco da Oggiono a Camerlata della ferrovia Lecco-Como, spesa occorrente L. 9400;

8. Contratto stipulato con la Ditta Riva Giuseppe per la esecuzione dei lavori di difesa della ferrovia Colico-Sondrio contro il torrente Tartana.

— *Nuovo ponte in legno sul Reno.* — Nella scorsa settimana fu ripreso il servizio ferroviario tra Pistoia e Bologna, interrotto, come è noto, a causa della frana delle Pioppe, che rese necessaria la costruzione di un ponte in legno sul Reno.

Le prove di questo ponte ebbero luogo con 6 locomotive ed una velocità di 36 chilometri all'ora. Vi assistevano: il comm. Pessione direttore delle costruzioni dell' Adriatica, il comm. Fossati ispettore capo del governo, il cav. Cajo capo divisione, il cav. Pizzini ispettore governativo del Circolo di Bologna, il cav. Noselli capo del movimento, il cav. Calligari capo trazione, il cav. Lugaresi sotto prefetto di Vergato, un tenente colonnello del Genio militare, il comandante dei carabinieri di Vergato, il cav. Roddolo ingegnere direttore del lavoro e gl'ing. Giuseppe Rondini, Deorchi, Marone e Guidi e l'impresa Nicolai e C.

Le prove riuscirono splendidamente, con soddisfazione di tutti e per merito speciale del cav. Roddolo, il quale con cura indefessa pari al valore come ingegnere, seppe in 25 giorni, nonostante le difficoltà della stagione, gettare questo ponte in legno che misura 208 metri.

E ciò che torna ad onore di tutti è il fatto che ad onta del numero straordinario di operai, e della fretta colla quale si doveva procedere, non si è verificato il minimo infortunio.

Cronaca Parlamentare delle Ferrovie. — Discutendosi nella Camera dei Deputati, nella seduta del 10 corrente, il rendiconto consuntivo per l' esercizio 1886-87, furono insieme con questo approvati i due seguenti ordini del giorno, riferentisi alla gestione delle ferrovie, presentati dalla Giunta Generale del bilancio:

1. La Camera invita il Governo a provvedere perchè insieme col rendiconto generale consuntivo del corrente e dei venturi esercizi siano presentati relativamente alle ferrovie dello Stato e di Società private ed alla gestione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali per le tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula i relativi conti speciali conformi alle prescrizioni degli articoli 4 e 5 della legge 27 aprile 1885, n. 3048,27 e 71 della legge 27 febbraio 1884, n. 2016 e 161, n. 10 e 11 del regolamento 27 aprile 1885, n. 3074, forniti di tutti i dati e schiarimenti opportuni per far conoscere la situazione e le precise condizioni della rete ferroviaria nazionale ed il modo con cui si eseguirono le principali disposizioni delle Convenzioni.

2. La Camera dichiara che i residui passivi degli esercizi precedenti per *spese di esercizio* delle ferrovie calabro-sicule, non devono trasportarsi a quella parte del bilancio che è destinata a *spese di costruzione* delle strade ferrate.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — Domenica, 8 corr., in una sala del palazzo comunale d' Asti ebbe luogo una adunanza per costituire un Comitato promotore per congiungere Asti colla ferrovia progettata Torino-Casale.

Quasi tutti i rappresentanti dei Comuni interessati e molti dei consiglieri comunali di quella città tennero l' invito del sindaco comm. Garbiglia ed intervennero all' adunanza, che riuscì numerosissima.

Presiedeva l'adunanza il detto sindaco, e presero successivamente la parola il comm. Riccio, rappresentante di Torino, e l'avvocato Giordano, consigliere provinciale e rappresentante di Chieri. Quest'ultimo propose di pregare il presidente perchè nomini subito il Comitato promotore. La sua proposta fu approvata ed il Comitato riescì così formato:

Garbiglia comm. avv. Carlo, presidente — Adorni cav. ing. Vincenzo — Artom comm. Isacco, senatore del regno — Berrutti comm. Giacinto — Bertana ing. Enrico, deputato — Borgnini comm. Carlo, deputato — Borsarelli barone Luigi — Bottini Vittorio, sindaco di Cocconato — Bussi comm. ing. Gabriele — Clerico cav. Andrea, sindaco di Castelnuovo — Demaria cav. Giacinto, sindaco di Chieri — Giordano cav. avv. Luigi — Giovanelli avv. Edoardo — Grassi dottor Casimiro — Germano cav. ing. Ermenegildo, sindaco di Piea — Mens Giuseppe — Mensio cav. Giuseppe, deputato — Pollone avv. Teodorico — Origlia cav. Maggiorino, sindaco di Montechiaro — Robilant conte Carlo, sindaco di Robella — Riccio comm. ing. Camillo — Sacerdote cav. Emanuele — Villa comm. avv. Tommaso, deputato.

Così costituito il Comitato si scioglieva l'adunanza, e subito dopo lo stesso Comitato si riuniva, nominava a suo vice-presidente l'onorevole deputato Mensio, eleggeva una Commissione esecutiva, dava incarico ai signori ingegneri Adorni e Germano di procurare dati riguardo alla linea, e stabiliva di tenere al più presto possibile una nuova adunanza della Commissione esecutiva composta dei signori Garbiglia, Mensio, Adorni, Berruti, Germano, Giovanelli e Giordano.

Ferrovia Mandela-Subiaco. — Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici ha espresso l' avviso che possa accordarsi al Comune di Subiaco, per la costruzione della ferrovia Mandela-Subiaco, il di cui progetto fu approvato dallo stesso Consiglio, il sussidio governativo di L. 3000 al chilom. per anni 70, a senso dell'art. 5 della legge 24 luglio 1887.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Argentine. — Riportiamo dal giornale *La Repubblica Argentina* che si pubblica in Roma: « L'ingegnere Jan Celly ha terminato gli studi della nuova strada ferrata, che deve riunire 9 de Iulio a Trenque Lanquen.

« Questa linea che è stata approvata dal Parlamento della provincia di Buenos-Ayres avrà un percorso di 180 chilometri e non costerà che una somma minima per la sua installazione

giacchè traversa la Pampa e quindi non saranno necessari che dei semplici lavori di terramento e dei lavori d' arte insignificanti.

« La spesa è calcolata in base a 12,000 Nazionali per chilom. e sarà interamente coperta col prodotto della rendita della strada ferrata della Magdalena.

« I lavori della strada ferrata Transadin da Mendoza al Chilì, arrivano oggi sino a Sant'Ignacio a 8 leghe da Uspallasa.

« Le locomotive vanno già da Mendoza alla Boca Rio per una lunghezza di sette leghe.

« Il signor Clarck, direttore dei lavori, ha domandato in febbraio al Commissario d'immigrazione di Buenos Ayres 500 pesos per i lavori della strada ferrata, numero che sarà aumentato di 1500 nel mese di marzo.

« Il direttore offre un salario di uno scudo e mezzo al giorno e un lavoro assicurato di vari mesi ».

— Il Governo Nazionale ha approvato il contratto intervenuto dal Ministro dell'Interno e il signor E. Nouguier per la costruzione e l' esercizio di una strada ferrata dalla stazione Belgrano (linea di Rosario) a Tigre o Las Conchas, passando per Saavedra, Nunez, San Isidro e San Fernando.

— L'ingegnere Perez Clarck, nominato alla direzione pei lavori di costruzione della ferrovia di Sunchales a Santiago del Estero e Tucuman si è impegnato a consegnare la linea entro due anni.

— Il decreto relativo alla vendita della ferrovia Andina, da Villa Maria a Villa Mercedes, è stato pubblicato; e la ferrovia fu venduta ai signori C. H. Sandford e J. E. Clark per 7,395,000 dollari. Questa somma deve essere impiegata dal Governo a mettere la linea in buono stato e ad aumentare il materiale mobile. La linea è lunga 160 miglia ed è dotata per ora di 16 locomotive e di 144 carri.

— Il Governo ha autorizzata per il 25 scorso marzo l'apertura a pubblico servizio della ferrovia Buenos Ayres-Mercedes tendente verso il Pacifico e lunga 427 miglia.

Ferrovia a rotaia unica, sistema Lartigue. — In seguito alla buona riuscita della ferrovia a rotaia unica, sistema Lartigue, da Listowell a Ballybunion (Irlanda) ed in seguito a nuovi e più rigorosi esperimenti, il grand Jurey della Contea di Kerry ha deliberata la concessione con garanzia di interesse al 5 per 0[0 di un nuovo tronco ad *una sola rotaia rilevata*. Questo nuovo tronco da un punto della linea di Listowell fa capo alla città di Tarbert per una lunghezza di circa 23 chilometri.

Notizie Diverse

Trasporto di un Albergo per ferrovia. — Nel n. 2 del *Monitore* abbiamo dato un cenno dei preparativi per l'impresa; ora possiamo annunciare che il Brighton Beach Hotel, a Coney Island (New-York) il quale trovandosi sulla riva del mare, minacciava rovina per le corrosioni dell' acqua, fu il giorno 3 corrente trasportato, con successo, 100 piedi entro terra, ponendolo su 120 carri ferroviarii, tirati da locomotive su binarii paralleli.

Il palazzo copre un'area di 92,000 piedi quadrati, lunga 400 piedi, e pesa 5000 tonnellate. Esso fu innalzato sopra immensi travi che posavano sui carri.

Molta gente di New-York si era affollata per vedere l' imponente spettacolo.

Il telegrafo sui treni. — L'*Iron* scrive che, durante gli ultimi uragani di neve negli Stati Uniti d' America, la *Lehighet Valley Railroad* ha con molto successo applicato il telegrafo ai suoi treni viaggianti, in guisa che riuscì a tenerli sempre in comunicazione con le stazioni estreme.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			7 Aprile	Aprile 14
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 785,50	789
»	»	Mediterranee	» 626,50	624
»	»	Sicule	» 536	388
»	»	Sarde (preferenza) . . .	» 275	275
»	»	Palermo-Marsala-Trapani .	» --	380
»	»	Gottardo	» —	624
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 548	549
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena . .	» 303	304
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno . . .	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 318	315
»	»	» 2ª emiss.	» 310	312
»	»	Centrale Toscana . . .	» 528	529
»	»	Meridionali	» 323	318,25
»	»	Sarde, serie *A*	» 317,50	311
»	»	» serie *B*	» 313	314
»	»	» 1879	» 316	312
»	»	Pontebba	» 470	472
»	»	Nord-Milano	» 265	263
»	»	Meridionali Austriache	» 288	293

CONVOCAZIONI

Ferrovie del Ticino. — L'Assemblea generale degli Azionisti è invitata in seconda convocazione pel 25 aprile alle ore 3 pom. in Roma presso la Sede Sociale.

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Deputazione Provinciale di Napoli (20 aprile, ore 12 merid. 1.a asta). — Appalto quinquennale in lotti separati della manutenzione delle seguenti strade provinciali: 1.o Strada detta di Ottaiano (metri 15,360.58 circa), cioè metri 10,519.99 a brecciame, e metri 4840.56 in basolato, ed esclusi i tratti basolati nello interno degli abitati di Cercola, S. Anastasia e Somma Vesuviana. Importo annuo L. 1832!. Cauzione provvisoria L. 4,580.25. Cauzione definitiva L. 18.321. Deposito per spese L. 200. - 2.o Strada detta S. Maria del Pianto (metri 2130 circa). Importo annuo L. 6,292.35. Cauzione provvisoria L. 1574. Cauzione definitiva L. 6292.35. Fatali a destinarsi.

Comune di Capodrise (21 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la sistemazione di queste strade interne Importo ridotto lire 47,060.08. (Vedi n. 12 del *Monitore*).

Prefettura di Molise (21 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria del Comune di Forlì del Sannio, dall' abitato di esso al torrente Vandrella, ecc. Importo ridotto L. 29.050. (V. n. 11 del *Monitore.*)

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (21 aprile, ore 12 mer., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del 2.0 tronco della strada nazionale n. 69 Palermo Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra l'uscita di Corleone e la Sella Contuberna al limite colla provincia di Girgenti (metri 36.795). Importo annuo ridotto L. 23,568.26. (V. n. 11 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Piacenza (21 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di una cavallerizza di 1.o ordine nel gran cortile del Quartiere S. Agostino lungo lo stradone Farnese. Importo L. 85.000. Cauzione L. 8500. Lavori ultimati in 150 giorni.

Comune di Soriano nel Cimino (23 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto quinquennale dei lavori di manutenzione della strada comunale obbligatoria Soriano ai confini di Vitorchiano. Importo annuo L. 8500. Cauzione provvisoria L. 250. Cauzione definitiva L. 400. Fatali 8 maggio, ore 12 merid.

Municipio di Ancona (23 aprile, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto, per 10 anni, della manutenzione delle vecchie selciate nelle vie della città, dei muri di costruzione e delle chiaviche. Importo annuo L. 6000. Cauzione provvisoria lire 700. Deposito per spese L. 1250. Fatali 9 maggio, ore 2 pom.

Direzione Straordinaria del Genio Militare per la Regia Marina (Spezia) (23 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di locali per deposito di materieli della Regia Marina sulla costa orientale del Golfo di Spezia. Importo L. 486.000. Cauzione L. 48.600. Lavori ultimati in 300 giorni. Fatali 8 maggio, ore 12 merid.

Deputazione Provinciale di Friuli (Udine) (23 aprile, ore 12 merid., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto per la quinquennale manutenzione della strada provinciale Pontebbana, ecc. Importo annuo L. 8752.40. (V. n. 12 del *Monit.).*

Deputazione Provinciale di Napoli (23 aprile, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori di nuovo lastricato di basoli nella strada delle Calabrie in tenimento di Resina, dal Vico Cecere a Lavo Fiorillo. Importo L. 120.200. Cauzione provvisoria L. 6010. Cauzione definitiva L. 12020. Deposito per spese L. 300. Fatali a stabilirsi.

R. Prefettura di Girgenti (24 aprile, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di mantenimento e riparazione delle nuove gettate nel porto di Porto Empedocle. Importo L. 49.426. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo.

Comune di Giuliano in Campania (24 aprile, ore 10 ant., definitivo) — Appalto dei lavori per l'allargamento del primo tratto della via Corso Campano colla demolizione e ricostruzione del Campanile di Santa Sofia. Importo ridotto lire 143,578.25. (Vedi n. 9 e 12 del *Monitore).*

Prefettura di Messina (25 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo dei ponti sui torrenti Cartolar e Mondri sul 6.o Tronco: Novara-Salicà della Strada Nazionale, n. 72. Importo L. 69.400. Cauzione provvisoria lire 3500. Cauzione définitiva il decimo. Lavori compiuti in mesi sei.

Comune di Ceprano (25 aprile, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione del 1.o tronco della S. C. O. Palombara-Caragno. Importo ridotto L. 56,737.72. (Vedi n. 13 del *Monitore).*

Comune di Casalbore (Avellino) (25 aprile, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto per l'eseguimento di tutte le opere e provviste per la costruzione del Ponte sul Mescano a tergo della stazione ferroviaria di Montecalvo. Importo L. 148,500. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 15.000. Lavori compiuti in mesi 18. Fatali a giorni 15.

Intendenza di Finanza della Provincia di Milano (25 aprile, ore 1 pom., definitivo). — Appalto della manutenzione del Canale Muzza, colle opere annesse lungo l'Adda da Groppello a Cassano. Importo ridotto L. 24,287.40. (V. n. 12 del *Monitore*).

Prefettura di Mantova (25 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di primordiale difesa frontale e costruzione di sottobanca al tratto d'argine destro di Po in froldo Gazza e Golena Ronchi Primi- fra i segnali di guardia 253 e 255 in Comune di Revere. Importo L. 90.050. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in giorni 90.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Catanzaro (26 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 66, compreso fra Montecucco e Montepecoraro, con diramazione dai piani di Ninfo a Mongiana, (metri 21,572) escluse le traverse di Simbario, Spadola, Serra S. Bruno e Mongiana, (metri 2,583). Importo annuo L. 10.700. Cauzione provvisoria L. 1200. Cauzione definitiva mezza annata. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Vicenza (27 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 10, Bassano-Primolano, compreso fra Bassano ed il confine Tirolese, (metri 30,873.90) escluse le traverse di Bassano e del Forte di sbarramento al Tombione, in Comune di Cismon (metri 547,50). Importo ridotto L. 16,604.34. (V. n. 12 del *Monitore*).

Città di Porto Maurizio (28 aprile, ore 2 pom., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto per la costruzione di un Edifizio Scolastico. Importo L. 272,169.59. (Vedi n. 12 del *Monitore*).

Prefettura di Mantova (28 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale dell'argine sinistro di Po nel froldo Croce di Scorzarolo fra i segnali 138 e 140 nel Comune di Borgoforte. Importo L. 45.980. Cauzione provvisoria L. 2300. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 80 giorni.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della Regia Marina (Taranto) (30 aprile, ore 11 ant. unico e definitivo). — Appalto dei lavori subacquei a vapore a profondità fino a 12 metri sotto il livello del mare, innanzi all'arsenale in costruzione e nel canale navigabile fra la rada ed il mare piccolo di Taranto. Importo L. 1,500.000. Cauzione L. 150.000. Lavori compiuti in 1500 giorni.

Deputazione Provinciale di Rovigo (1.o maggio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto della manutenzione delle strade provinciali pel quadriennio 1889-92, diviso nei 7 lotti seguenti: — 1.o lotto, dal ponte sull'Adige a Boara in confine colla Provincia di Padova per Rovigo e Polesella all'altro ponte in chiatte di S. Maria Maddalena sul Po in confine colla Provincia di Ferrara (metri 31.074). Importo L. 66,700. — 2.o lotto, dal ponte in chiatte di S. Maria Maddalena per Occhiobello, Ficarolo, Massa e Melara sino al Correggioli in confine colla Provincia di Mantova (metri 48,446). Importo L. 80,400. — 3.o lotto, dalla barriera Adige di Rovigo per Costa, Lendinara e Badia sin presso Castagnaro in confine colla Provincia Verona (metri 36,080). Importo L. 53,740. — 4.o lotto, dalla Porta Po di Rovigo per Ceregnano, Lama ed Adria sino al sostegno di Cavanella di Po (metri 37,437). Importo L. 54.400. — 5.o lotto, dal sostegno di Cavanella all'approdo del passo di Cà Venier sul Po di Maistra percorrendo sempre l'argine sinistro di Po (metri 18,200). Importo L. 29,761.48. — 6.o lotto, dal ponte in ferro sull'Adigetto in confine colla Provincia di Venezia e per Adria e Corbola al passo doppio di Ariano sul Po di Goro in confine colla Provincia di Ferrara, e cioè: dal ponte girevole in ferro detto del Passetto all'inciottolato della città di Adria (ghiaia di pesca dell'Alveo d'Adige); dalla città di Adria all'accesso sinistro del ponte in chiatte, e dall'accesso destro ad Ariano (ghiaia delle cave del mantovano) (metri 21,068). Importo L. 88,300. — 7.o lotto, da Badia per Baruchella e Ceneselli sino all'abitato di Massa (mt. 22,921). Importo L. 41,420.

1.o lotto:	Cauz. provv. L.	800.	Cauz. def. L.	1600.	Dep. sp. L.	1000
2.o lotto;	»	» 1000.	»	» 2000.	»	» 1200
3.o lotto:	»	» 600.	»	» 1200.	»	» 900
4.o lotto:	»	» 650.	»	» 1300.	»	» 900
5.o lotto:	»	» 350.	»	» 700.	»	» 600
6.o lotto:	»	» 1100.	»	» 2200.	»	» 1400
7.o lotto:	»	» 500.	»	» 1000.	»	» 700

Fatali a giorni 15.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunta la costruzione e fornitura in opera di tre Ponti Politetragonali, sistema A. Cottrau; di un Serbatoio cilindrico e due Vasche rettangolari per conto del Ministero della Guerra.

Prefettura di Parma. — L'appalto per la sistemazione di un tratto d'argine sinistro del fiume Parma con rispettiva difesa frontale dallo sbocco del Lorno al Ponte di S. Liborio (metri 511.60), fu aggiudicato al signor Spada Cesare, Corteolona, per L. 37,658.56. (V. n. 11 del *Monitore*).

Municipio di Recanati. — L'appalto per la costruzione di quattro pennelli sulla spiaggia di Porto Recanati è stato aggiudicato al signor Campagnucci Costantino, Macerata, per L. 109.500. (V. n. 7, 9 e 12 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro. — L'appalto sessennale del mantenimento della strada provinciale di Roma (1.o tratto, 2.o tronco) dal basolato di Aversa allo Spartimento (metri 8130) è stato aggiudicato al signor Comella Ferdinando, per L. 17,869.50. (V. n. 8 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Roma. — L'appalto dei lavori per la sistemazione di un tratto della strada provinciale Maria presso il ponte Tenuta Campanari e la costruzione del nuovo ponte fu aggiudicato al signor Peraldo Battista, Frosinone, per L. 13,490.99. (V. n. 7, 9 e 12 del *Monitore*).

Città di Marino. — L'appalto dei lavori di fognatura in diversi punti della città, fu aggiudicato al signor Cardinali Alessio, Marino, col ribasso del 22 0[0 su L. 34,421.25. (V. n. 7 e 12 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo. — L'appalto per la sistemazione e la difesa frontale dell'argine sinistro di Po nel froldo Lame, ecc., è stato aggiudicato al signor Pietro Valentini, col ribasso del 26.10 0[0 su L. 122.570. (Vedi n. 12 del *Monitore*).

Città di Treviglio. — L'appalto per la costruzione di una porzione dell'edifizio ad uso scuole, ecc., fu aggiudicato al signor Tamini Pietro, che offerse il ribasso del 20.17 0[0 su lire 65,785.29. (Vedi n. 12 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

9ª Decade — Dal 21 al 31 marzo 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	1.011.331 93	48.322 36	332.669 00	1.307.210 33	31.557 20	2.731.123 82	3.980 00	686 21
1887	966.014 20	53.143 59	332.107 45	1.458.728 90	88.762 81	2.898 786 95	3.980 00	728 34
Differenze nel 1888	+ 45.290 73	— 4.821 23	+ 561 55	— 151.488 57	— 57.205 61	— 167 663 13	»	— 42 13
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	7.306 144 67	365.125 93	2.699 177 50	10.779.969 97	285.755 95	21.436.174 02	3.980 00	5.385 97
1887	7 255.912 06	356.673 70	2 359.001 36	10 528.752 64	320.086 13	20.820.425 89	3.980 00	4.231 26
Differenze nel 1888	+ 50.232 61	+ 8.452 23	+ 340 176 14	+ 251.217 33	— 34.330 18	+ 615.748 13	»	+ 154 71

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	38.731 45	1.118 35	7.825 25	39.310 65	954 15	87.930 85	805 00	109 38
1887	33.622 95	1.070 20	7.661 91	45.717 76	1.493 42	89.566 24	701 00	127 77
Differenze nel 1888	+ 5.108 50	+ 48 15	+ 163 34	— 6.407 11	— 539 27	— 1.626 39	+ 104 00	— 18 39
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	330.080 90	8 895 32	48.351 96	308 617 44	10 473 85	706.419 47	805 00	878 63
1887	280.424 21	6.695 53	33.453 45	243.819 77	8 289 84	573.222 80	699 17	819 59
Differenze nel 1888	+ 4.9656 69	+ 2.199 79	+ 14.898 51	+ 64.797 67	+ 2.644 01	+ 133.196 67	+ 105 83	+ 59 04

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	2.995 75	2.668 50	+ 327 25	15.739 15	15.150 70	+ 588 45
Merci	772 40	731 95	+ 40 45	5.515 50	5.089 10	+ 426 40
Introiti diversi	139 10	122 15	+ 16 95	929 25	884 20	+ 45 05
Totali	3.907 25	3.522 60	+ 384 65	22.183 90	21.124 00	+ 1.059 90

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

26ª Decade — Dall' 11° al 20 marzo 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	86.004 28	1.943 69	8.847 33	134.399 70	1.918 10	233.112 50	606 00	384 67
1887	75 323 52	1 308 99	7.917 70	129.246 28	2.203 25	215.999 74	606 00	356 44
Differenza nel 1888	+ 10.680 76	+ 634 10	+ 929 63	+ 5.153 42	— 285 15	+ 17.112 76	»	+ 28 23
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 MARZO				
1887-88	2.309 315 86	48.218 08	285.542 85	2.746.517 55	51.810 70	5.441.405 04	606 00	8.979 22
1886-87	2.833.115 81	61.566 93	283.559 54	2.846.843 83	57.958 06	6.083.038 17	606 00	10.038 02
Differenza nel 1888	— 523.803 95	— 13.348 85	+ 1.983 31	— 100.326 28	— 6.147 36	— 641 633 13	»	— 1.058 80

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	5 794 73	78 35	328 41	1.670 89	47 95	7.920 39	64 00	123 76
1887	1.877 55	18 55	48 94	545 13	26 70	2.516 87	31 00	81 19
Differenza nel 1888	+ 3.917 18	+ 59 80	+ 279 53	+ 1.125 76	+ 21 25	+ 5.403 52	+ 33 00	+ 42 57
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 MARZO				
1887-88	107 827 30	1.506 28	9.700 33	32.794 69	1.030 85	152.859 45	64 00	2.388 43
1886-87	83.959 48	937 70	2.259 59	8.268 92	1 077 25	96.502 94	31 00	3.113 00
Differenza nel 1888	+ 23 867 82	+ 568 58	+ 7.440 74	+ 24.525 77	— 46 40	+ 56.356 51	+ 33 00	— 724 57

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società Anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni, interamente versati.

Esercizio della rete Adriatica

SERVIZIO dei TITOLI

XXXVIma **ESTRAZIONE** dei **BUONI IN ORO** eseguitasi in Seduta pubblica il 31 marzo 1888.

I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° luglio 1888, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole Semestrali non scadute.

Dal 1° luglio 1888 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da Cinque.

NUMERI delle Cartelle	Numeri dei Buoni		NUMERI delle Cartelle	Numeri dei Buoni		NUMERI delle Cartelle	Numeri dei Buoni		NUMERI delle Cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al N.		dal Num.	al N.		dal Num.	al N.		dal Num	al N.
56	276	280	2586	12926	12930	5452	27256	27260	7757	38781	38785
79	391	395	2672	13356	13360	5481	27401	27405	7778	38886	38890
139	691	695	2674	13366	13370	5552	27756	27760	8036	40176	40180
152	756	760	2747	13731	13735	5561	27801	27805	8078	40836	40390
264	1316	1320	2964	14816	14820	5562	27806	27810	8211	41051	41055
552	2756	2760	2986	14926	14930	5564	27816	27820	8262	41306	41310
613	3061	3065	3050	15246	15250	5570	27846	27850	8270	41346	41350
617	3081	3085	3053	15261	15265	5627	28131	28135	8340	41696	41700
647	3231	3235	3077	15381	15385	5690	28446	28450	8404	42016	42020
701	3501	3505	3105	15521	15525	5735	28671	28675	8410	42046	42050
745	3721	3725	3120	15596	15600	5798	28986	28990	8449	42241	42245
785	3921	3925	3150	15746	15750	5815	29071	29075	8483	42411	42415
803	4011	4015	3188	15936	15940	5940	29696	29700	8486	42426	42430
839	4191	4195	3206	16026	16030	5970	29846	29850	8504	42516	42520
868	4336	4340	3224	16116	16120	5988	29936	29940	8584	42916	42920
892	4461	4465	3226	16126	16130	5998	29986	29990	8615	43071	43075
903	4511	4515	3241	16201	16205	6047	30231	30235	8699	43491	43495
920	4596	4600	3289	16441	16445	6059	30291	30295	8818	44086	44090
1000	4996	5000	3395	16971	16975	6088	30436	30440	8841	44201	44205
1002	5006	5010	3510	17546	17550	6114	30566	30570	8846	44226	44230
1003	5011	5015	3666	18326	18330	6140	30696	30700	8872	44356	44360
1016	5076	5080	3690	18446	18450	6199	30991	30995	8893	44461	44465
1045	5221	5225	3852	19256	19260	6272	31356	31360	8963	44811	44815
1093	5461	5465	3873	19361	19365	6308	31536	31540	9044	45216	45220
1096	5476	5480	3937	19681	19685	6321	31601	31605	9094	45466	45470
1112	5556	5560	4035	20171	20175	6377	31881	31885	9143	45711	45715
1243	6211	6215	4083	20411	20415	6522	32606	32610	9206	46026	46030
1275	6371	6375	4173	20861	20865	6527	32631	32635	9219	46091	46095
1350	6746	6750	4260	21296	21300	6541	32701	32705	9232	46156	46160
1499	7491	7495	4434	22166	22170	6564	32816	32820	9240	46196	46200
1593	7961	7965	4470	22346	22350	6636	33176	33180	9251	46251	46255
1708	8536	8540	4516	22576	22580	6650	33246	33250	9266	46326	46330
1759	8791	8795	4533	22661	22665	6710	33546	33550	9302	46506	46510
1778	8886	8890	4588	22936	22940	6742	33706	33710	9316	46576	46580
1806	9026	9030	4607	23031	23035	6753	33761	33765	9317	46581	46585
1826	9126	9130	4615	23071	23075	6794	33966	33970	9351	46751	46755
1878	9386	9390	4747	23731	23735	6992	34956	34960	9381	46901	46905
1887	9431	9435	4803	24011	24015	7084	35416	85420	9406	47026	47030
1916	9576	9580	4915	24571	24575	7108	35536	35540	9443	47211	47215
1931	9651	9655	5008	25036	25040	7214	36066	36070	9446	47226	47230
2086	10426	10430	5062	25306	25310	7242	36206	36210	9534	47666	47670
2194	10966	10970	5135	25671	25675	7378	36886	36890	9587	47931	47935
2197	10981	10985	5185	25921	25925	7413	37061	37065	9712	48556	48560
2209	11041	11045	5201	26001	26005	7478	37386	37390	9726	48626	48630
2286	11426	11430	5236	26176	26180	7490	37446	37450	9749	48741	48745
2319	11591	11595	5307	26531	26535	7492	37456	37460	9769	48841	48845
2495	12471	12475	5338	26686	26690	7526	37626	37630	9818	49086	49090
2585	12921	12925	5441	27201	27205	7577	37881	37885	9856	49276	49280

Numri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al N.		dal Num.	al N.		dal Num.	al N.		dal Num.	al N.
9877	49381	49385	10381	51901	51905	11062	55306	55310	12509	62541	62545
10010	50046	50050	10392	51956	51960	11146	55726	55730	12590	62946	62950
10029	50141	50145	10416	52076	52080	11249	56241	56245	12707	63531	63535
10033	50161	50165	10530	52646	52650	11310	56546	56550	12740	63696	63700
10037	50181	50185	10600	52996	53000	11366	56826	56830	12741	63701	63705
10078	50386	50390	10111	53051	53055	11370	56846	56850	12852	64256	64260
10096	50476	50480	10625	53121	53125	11444	57216	57220	12862	64306	64310
10137	50681	50685	10645	53221	53225	11679	58391	58395	12925	64621	64625
10150	50746	50750	10773	53861	53865	11861	59301	59305	12953	64761	64765
10185	50921	50925	10836	54176	54180	11910	59546	59550	12984	64916	64920
10230	51146	51150	10908	54536	54540	12065	60321	60325	12986	64926	64930
10267	51331	51335	10923	54611	54615	12176	60876	60880	12993	64961	64965
10310	51546	51550	10944	54716	54720	12258	61286	61290			
10338	51686	51690	10951	54751	54755	12405	62021	62025			

Titoli Unitari.

Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
dal Num.	al N.	dal Num.	al N.	dal Num.	al N.	dal Num.	al N.	dal Num.	al N.	dal Num.	al N.
65291	65295	74696	74700	87451	87455	99256	99260	107496	107500	119451	117455
65311	65815	74831	74835	88081	88085	99556	99560	107511	107515	119766	119770
65816	65820	74961	74965	88171	88175	99621	99625	108321	108325	119856	119860
65921	65925	75501	75505	88321	88325	99931	99935	108966	108970	120386	120390
65941	65945	77181	77185	88976	88980	100486	100490	109206	109210	120516	120520
66016	66020	78056	78060	89511	89515	100776	100780	109361	109365	121006	121010
66041	66045	78401	78405	89631	89635	100806	100810	109956	109960	121301	121305
66171	66175	78531	78535	90551	90555	100891	100895	111666	111670	121331	121335
66836	66330	79611	79615	90886	90890	101146	101150	111706	111710	121566	121570
66491	66495	79781	79785	91481	91485	102106	102110	112091	112095	121936	121940
66766	66770	79796	79800	01606	91610	102141	102145	113086	113090	122566	122570
67106	67110	80836	80840	92226	92230	102251	102255	113256	113260	122941	122945
67241	67245	81086	81090	92296	92300	102336	102340	113361	113365	122951	122955
67386	67390	81111	81115	92941	92945	102671	102675	113526	113530	123916	123920
68016	68020	81151	81155	93526	93530	102821	102825	114176	114180	124301	124305
68121	68125	81631	81635	93676	93680	103731	103735	114231	114235	124316	124320
68341	68345	81706	81710	93826	93830	103986	103990	114476	114480	125786	125790
69161	69165	81771	81775	93926	93930	104256	104260	114666	114670	125811	125815
69526	69530	81926	81930	94041	94045	104556	104560	115026	115030	126701	126705
69691	69695	82471	82475	94736	94740	104771	104775	115591	115595	127686	127690
69866	69870	82476	82480	95171	95175	104961	104965	116566	116570	128346	128350
70041	70045	82871	82875	95221	95225	105071	105075	116656	116660	128746	128750
70681	70685	82936	82940	95416	95420	105146	105150	116726	116730	128796	128800
70811	70815	83191	83195	95886	95890	105496	105500	116781	166785	128961	128965
70786	70820	83551	83555	95991	95995	105506	105510	117451	117455	129156	129160
71631	71635	83646	83650	96361	96365	105621	105625	117636	117640	129236	129240
71771	71775	84306	84310	96561	96565	105671	105675	117796	117800	129341	129345
71831	71835	84751	84755	96696	96700	106001	106005	117906	117910	129596	129600
71991	71995	85391	85395	96811	96815	106341	106345	117926	117930	129731	129735
72141	72145	85666	85670	97126	97130	106606	105610	118111	118115	130916	130920
72231	72235	85941	85945	97486	97490	106941	106945	118316	118320	131011	131015
72426	72430	86121	86125	97746	97750	106951	105955	118601	118605	131216	131220
72511	72515	86296	86300	97796	97800	107006	107010	118621	118625	131421	131425
73246	73250	86536	86540	97951	97955	107031	107035	118661	118665		
74471	74475	87366	87370	98161	98165	107071	107075	118891	118895		

Firenze, il 31 *Marzo* 1888. LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l'Ammministrazione Centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

Digitized by Google

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

Martini Dirett. propr. responsabile

ANNO XXI — Sabato, 21 Aprile 1888 — NUM. 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIA FUNICOLARE D'ORVIETO

Pubblichiamo il seguente DECRETO MINISTERIALE, col quale è autorizzata la costruzione e l'esercizio della linea funicolare, dalla stazione ferroviaria alla città di Orvieto:

Il Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici, vista la domanda ed annesso progetto tecnico del 10 luglio 1887, presentato dal Comune di Orvieto a mezzo del signor Lorenzo Corseri, assuntore dei lavori, allo scopo venga autorizzata la costruzione e l'esercizio di una ferrovia funicolare tra la città e la stazione di Orvieto;

Veduti i pareri dell'Ingegnere capo del Genio civile di Perugia e del R. Ispettore capo del Circolo ferroviario di Roma;

Sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

Vista la legge del 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici;

Decreta:

Art. 1. — É autorizzata la costruzione e l'esercizio della linea funicolare dalla stazione ferroviaria alla città di Orvieto in base al menzionato progetto in data 10 luglio 1887, firmato dal geometra R. Mengarelli, che rimane approvato.

Art. 2. — Prima di aprire la linea al pubblico esercizio, una Commissione tecnica, che sarà nominata dal Prefetto di Perugia e della quale faranno parte l'Ingegnere capo del Genio civile di quel capoluogo ed il R. Ispettore capo del Circolo ferroviario di Roma, dovrà constatare il regolare funzionamento della linea e prescrivere tutte quelle modificazioni, perfezionamenti e condizioni che reputerà necessarie ad un regolare e sicuro esercizio, limitando la massima velocità dei treni a chilometri sei all'ora.

Art. 3. — Dovranno essere rimborsate all'Amministrazione dello Stato, sulla presentazione delle relative parcelle, tutte le spese di trasferte od altro per le visite e collaudo della linea e del materiale mobile, nonchè per la sorveglianza dell'esercizio.

Dovrà altresì, a richiesta dell'Amministrazione postale, effettuarsi sulla linea predetta il trasporto gratuito della corrispondenza e dei pacchi postali, nonchè dell'impiegato di scorta.

Art. 4. — Il Prefetto di Perugia, l'Ingegnere capo del Genio civile di quella provincia ed il R. Ispettorato capo del Circolo ferroviario di Roma, sono incaricati di curare, nella sfera delle proprie attribuzioni, l'osservanza del presente Decreto.

Dato a Roma, 28 febbraio 1888.

Per il Ministro: G. DI LENNA.

LE FERROVIE SECONDARIE
IN SPAGNA

Un decreto reale del 16 marzo scorso autorizza il Ministro dei lavori pubblici a sottoporre alle Cortes un progetto di legge relativo alle concessioni delle linee secondarie.

Riassumiamo le principali disposizioni del progetto:

Le strade ferrate, dette *secondarie*, sono quelle destinate al servizio pubblico ma senza essere comprese *nella rete del servizio generale*, quale fu stabilito dalla legge generale sulle strade ferrate in data 23 novembre 1877. Le strade ferrate secondarie saranno divise in due categorie; quelle con sovvenzione del Governo, e quelle concesse senza sovvenzione.

Il ministro dei lavori pubblici (*Fomento*) è autorizzato a compilare la tabella delle ferrovie secondarie alle quali

creda doversi concedere la sovvenzione; ed in questa tabella potranno essere comprese anche linee di servizio generale.

Le condizioni tecniche delle ferrovie secondarie sono: binario d'un metro. Tuttavia il ministro potrà autorizzare l'adozione dello scartamento normale, ossia metri 1,67, per certe linee o gruppi di linee; ma senza che nè il modulo della sovvenzione nè le condizioni economiche, fissate dalla concessione, possano perciò essere modificate.

Lo Stato potrà dar sovvenzione alle linee comprese nella tabella:

1. Col permettere la loro costruzione sulle strade ordinarie e manufatti che sieno di proprietà dello Stato;

2. Col garantire, durante i primi dieci anni dell'esercizio, l'interesse del 5 per 0[0 sul capitale che sarà fissato come rappresentante il costo di costruzione; capitale che non potrà mai oltrepassare la somma di 80,000 *pesetas* (lire 74,400) al chilometro. L'interesse garantito non sarà dovuto che dopo l'apertura delle linee o gruppi di linee al pubblico servizio.

Sono del pari accordate alle ferrovie secondarie i benefici di cui è parola nei paragrafi 1, 2 e 3 dell'art. 31 della legge 23 novembre 1877.

Le concessioni delle linee secondarie avranno una durata massima di 99 anni; esse saranno oggetto di leggi speciali che stabiliranno:

1. Il valore e l'utilità delle strade ordinarie e manufatti, in rapporto al concessionario;

2. Il capitale massimo di cui è garantito l'interesse;

3. Le spese annuali dell'esercizio che bisognerà porre in conto; spese che si calcoleranno per una parte a somma fissa e per altra proporzionatamente al prodotto lordo;

4. La lunghezza della linea o del gruppo di linee.

Le concessioni sono soggette a pubblico appalto, e ciascuna di esse sarà fatta sul ribasso del capitale portante l'interesse garantito. Nel caso in cui la sovvenzione del Governo si riduca all'uso delle strade, l'aggiudicazione sarà fatta su di un ribasso delle tariffe. Queste aggiudicazioni saranno annunciate un mese prima nella *Gaceta de Madrid;* la cauzione richiesta per concorrere agli appalti è fissata all'1 per 0[0 dell'importo del capitale.

Quando il prodotto netto delle linee oltrepasserà il 6 per 0[0 del capitale garantito, l'eccedenza sarà divisa in parti uguali tra lo Stato ed il concessionario. La parte spettante allo Stato sarà devoluta al rimborso della somma pagata dal medesimo come garanzia dell'interesse; e, quando tale rimborso sarà completo, l'eccedenza spetterà al concessionario.

Le strade ferrate secondarie, non sovvenzionate, avranno i seguenti vantaggi:

1. Esenzione durante 10 anni dalle imposte sull'acquisto degli immobili destinati alle linee, dalle imposte sugli utili da distribuirsi agli azionisti e dalla tassa sui biglietti dei viaggiatori;

2. Dispensa dal servizio gratuito di posta e telegrafo.

A queste condizioni il ministro del *Fomento* è autorizzato ad accordare le concessioni delle linee secondarie, previo il parere della Commissione consultiva delle strade ferrate e del Consiglio di Stato.

Queste sono le deroghe alla legge generale del 1877; tutte le altre disposizioni della medesima legge sono applicabili alle ferrovie secondarie.

Una disposizione transitoria stabilisce che le domande di concessione di strade ferrate, che sono in corso, possono nello spazio di due mesi, dalla data della promulgazione del nuovo progetto, essere modificate a senso delle disposizioni della legge medesima.

Un altro decreto reale, datato parimenti il 16 marzo, nomina una Commissione di 19 membri incaricata dello studio della tabella delle ferrovie secondarie alle quali si riferisce la precitata legge. A questa Commissione presiede il signor E. Montero-Rios, deputato; ne sono i segretari i signori Ed. Echegaray, capo dell'esercizio delle ferrovie presso il ministero del Commercio, e J. F. Arroyo, ingegnere della Divisione delle strade ferrate di Madrid.

LA LUNGHEZZA DELLE STRADE FERRATE
IN EUROPA
alla fine del 1886.

Da un prospetto pubblicato dalla *Direction des chemins de fer du Ministère des Travaux publics* di Francia, desumiamo i seguenti dati statistici circa la lunghezza delle ferrovie in Europa al 31 dicembre 1886, in confronto al 31 dicembre 1885, colla speciale indicazione della lunghezza delle linee aperte al pubblico servizio nel 1886.

Le cifre indicano la lunghezza delle linee appartenenti alle Amministrazioni o Società di ciascun Stato, compresevi le sezioni o tronchi costrutti in territorio straniero.

NOME DEGLI STATI	Lungh. delle ferr. aperte all'esercizio al 31 dicemb. 1885 (Chilom.)	al 31 dicemb. 1886 (Chilom.)	nel corso del 1886 (Chilom.)
GERMANIA: Assia-Darmstadt	904	917	13
Alsazia e Lorena	1,347	1,350	3
Baden	1,331	1,341	10
Baviera	5,132	5,242	110
Brunswick	38	105	67
Meklemburg	648	793	145
Oldenburg	346	354	8
Prussia	23,502	23,971	469
Sassonia (Regno di)	2,232	2,258	26
Sassonia (Ducati di)	487	506	19
Wurtemberg	1,560	1,585	25
	37,527	38,422	895
Austria-Ungheria	22,694	23,393	699
Belgio	4,403	4,532	129
Danimarca	1,942	1,965	23
Francia	32,499	33,345	846
Gran Brettagna e Irlanda	31,079	31,375	296
Grecia	368	515	147
Italia	10,356	11,178	822
Malta (Isola di)	11	11	»
Paesi Bassi e Lussemburgo	2,794	2,865	71
Portogallo	1,529	1,529	»
Rumenia	1,654	1,940	286
Russia e Finlandia	26,492	27,698	1,206
Serbia	244	443	199
Spagna	9,180	9,309	129
Svezia e Norvegia	8,451	8,839	388
Svizzera	2,758	2,788	30
Turchia, Bulgaria e Rumelia	1,390	1,390	»
Totali	195,371	201,537	6,166

Questa somma di 6,166 chilometri, dei quali si è accresciuta la rete ferroviaria d'Europa nel 1886, rappresenta la media del 3.16 per 0[0 della rete esercitata alla fine del 1885; nello speciale computo l'Italia è rappresentata dal 7.94 per 0[0.

Se cerchiamo poi la proporzione della ripartizione per 0[0, tra i diversi Stati, della lunghezza di loro ferrovie aperte all'esercizio nel corso dell'anno 1886, noi possiamo così disporre in ordine decrescente dell'aliquota percentuale i diversi Stati dell'Europa.

1. Russia	19.56	10. Grecia	2.38
2. Germania	14.51	11. Belgio	2.09
3. Francia	13.72	12. Spagna	2.09
4. Italia	13.33	13. Paesi Bassi	1.15
5. Austria-Ungheria	11.34	14. Svizzera	0.49
6. Svezia e Norvegia	6.26	15. Danimarca	0.37
7. Gran Brettagna	4 90	16. Portogallo	—
8. Rumenia	4,64	17. Turchia	—
9. Serbia	3,23	18. Malta	—

Tenendo conto infine delle maggiori divisioni geografiche o politiche di alcuni Stati d'Europa, aggiungiamo per essi la ripartizione dei chilometri di ferrovie al 31 dicembre 1886 spettanti a tali divisioni:

In Austria-Ungheria: linee austriache chilom. 16,455; linee ungheresi, chilometri 6,459; linee bosniache, 479.

In Inghilterra: Inghilterra, 22,127; Scozia, 4,917; Irlanda, 4,235; Jersey e Man, 96.

In Russia: Russia, 25,147; Finlandia, 1,548; rete Transcaucasiana, 1,003.

In Svezia e Norvegia: Svezia, 7,277: Norvegia, 1,562.

In Turchia: Turchia e Rumelia, 1166; Bulgaria, 224.

CONCLUSIONI ADOTTATE
DAL
CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 15*).

QUESTIONE XX — *Personale.*

Conclusioni presentate dal comm. Peruzzi, presidente della quarta Sezione:

« È il caso di raccomandare la istituzione di scuole speciali, presso le amministrazioni delle ferrovie, per la preparazione di impiegati ed operai delle strade ferrate.

« La Sezione ha constatato con soddisfazione la tendenza di qualche amministrazione a reclutare il personale fra i giovani appartenenti alle famiglie dei proprî operai ed impiegati e ad ammettere nelle scuole i figliuoli dei proprî agenti.

« L'esperienza di molte amministrazioni ferroviarie dimostra che le donne possono essere ammesse utilmente in una gran parte dei servizi delle strade ferrate e specialmente in quelli di sorveglianza del binario, della statistica, della contabilità, ed anche nella gestione delle piccole stazioni. »

Queste conclusioni furono ratificate dall'Assemblea plenaria.

QUESTIONE XXI — *Stipendio degli impiegati.*

Conclusioni presentate dal comm. Peruzzi, presidente della quarta Sezione:

« La Sezione ha riconosciuto, anzitutto, che non vi ha alcuna speciale questione riguardo allo stipendio degli impiegati ferroviarî e che i salari degli agenti sono determinati dalle offerte del commercio, dell'industria e delle altre amministrazioni.

« La Sezione raccomanda il miglioramento delle condizioni del personale inferiore; miglioramento che dovrebbe ottenersi con mezzi che tendono alla riduzione del personale e così colla semplificazione dei servizi, l'uso dei meccanismi e l'impiego delle donne.

« Si è eziandio, in principio, riconosciuta l'utilità del sistema che, indipendentemente dal salario, propriamente detto, accorda agli agenti, i quali rendono speciali servizi produttivi, una partecipazione ai prodotti dell'impresa. Questa compartecipazione deve essere affatto personale secondo la massima « *à chacun selon ses oeuvres*; » tanto più che l'esperienza ha dimostrato, tra gli altri inconvenienti, che la partecipazione collettiva va a beneficio degli indolenti ed incapaci di lavoro ed a detrimento degli agenti zelanti ed intelligenti.

« La Sezione è di parere che sarebbe conveniente di estendere a tutti i diversi servizi ferroviarî il sistema dei premî d'economia, sempre che non comprometta nè la regolarità, nè la sicurezza dell'esercizio.

« È eziandio il caso di raccomandare il sistema dei premî sugli aumenti degli introiti a favore di quegli agenti che possono efficacemente adoperarsi per l'aumento del traffico.

« La Sezione ha ammesso che, quando per una ragione qualsiasi l'iniziativa individuale non può avere il proprio libero corso, sieno a raccomandarsi gli economati ed altre consimili istituzioni; a condizione tuttavia che esse non sieno mai obbligatorie e che tutte le relative disposizioni tendano a liberare le Amministrazioni da una tutela che non è punto senza pericolo, ed a sviluppare l'azione delle Società Cooperative, libere affatto da ogni ingerenza diretta delle Amministrazioni. Questo è lo scopo a cui devono mirare incessantemente tutti i nostri sforzi. »

Queste conclusioni furono ratificate dall'Assemblea plenaria.

QUESTIONE XXII.
Istituzioni di previdenza a favore degli impiegati e degli operai delle strade ferrate.

Conclusioni presentate dal comm. Peruzzi, presidente della quarta Sezione:

« Pur rendendo giustizia ai lodevoli sforzi del relatore, che si è studiato di trarre il maggior profitto possibile dai dati e documenti messi a sua disposizione, si è dovuto riconoscere che questi, e per valore e per quantità, erano insufficienti; essendochè la maggior parte delle Amministrazioni non eransi credute autorizzate a fornire gli schiarimenti dimandati loro. Da ciò provenne la necessità di tracciare il metodo di un lavoro completo a farsi, incominciando dalla preparazione di un questionario che comprenda tutti i punti delle differenti questioni considerate sotto i diversi loro aspetti, senza prevenzione o pregiudizio, ma unicamente allo scopo di assicurarsi una base di fatti solida così da poter emettere un giudicio con precisa conoscenza di causa.

« La Sezione è unanimemente convenuta sulla proposta seguente, presentata dai signori Luzzati e Léon Say:

« Il Congresso invita la Commissione Internazionale, nominata nel suo seno, a compilare un questionario per una particolareggiata inchiesta circa le istituzioni di previdenza. L' inchiesta sarà fatta unicamente sotto il punto di vista delle ferrovie e presso le amministrazioni ferroviarie, alle quali la predetta Commissione avrà cura di distribuire il questionario.

« Si porrà specialmente attenzione ai quattro casi: malattie; accidenti sul lavoro; pensione per causa di vecchiaia; pensione alla famiglia. Si studieranno eziandio minutamente i tre seguenti sistemi di patronato: azione diretta; azione mista; azione libera.

« La Commissione esaminerà e classificherà i documenti ricevuti e riferirà su essi nel prossimo Congresso. »

Questa proposta fu adottata dall'Assemblea plenaria.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ci consta che la Direzione delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale il progetto esecutivo del tronco Casaletto-Orsomarso, che fa parte della linea litoranea Eboli-Reggio. Tale progetto venne redatto in base a quello di massima compilato dalla Direzione tecnica governativa di Reggio di Calabria. Esso è sviluppato in forma esecutiva in tutti i suoi particolari, ed i provvedimenti proposti sono giustificati da un accurato esame del terreno e da appositi scandagli.

Secondo questo progetto l'importo dei lavori risulta di L. 11,518,000; ed essendo il tronco lungo metri 12,400, si ha il costo medio chilometrico di L. 928,870.

Il progetto di massima governativo portava un costo totale di L. 7,850,000, senza le spese generali; e di L. 8,635,000 queste comprese; vale a dire lire 673,000 in media per chilometro, poichè il tronco risultava lungo m. 12,835.

La differenza di costo di L. 2,883,000 è giustificata da diverse ragioni ampliamente svolte nella relazione che accompagna il progetto sociale.

Aggiungesi che in detto tronco sono comprese n. 8 Gallerie della lunghezza complessiva di m. 3,778.06.

><

Sappiamo che il Municipio di Torino ha dato incarico al signor cav. Ing. Vincenzo Soldati di compilare un progetto di ferrovia a scartamento normale da Torino per Chieri e Piovà a Casale. Il predetto Ingegnere, per adempire al mandato affidatogli, ha avanzata domanda al Ministero dei lavori pubblici affinchè, in conformità di quanto è prescritto dall'art. 242 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, gli sia accordato il permesso di fare sul terreno gli studî occorrenti per la compilazione del progetto medesimo.

><

Ci si annunzia che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, in seguito ad interessamento del R. Ispettorato generale, cui preme siano sollecitati i provvedimenti per il completamento delle provviste di materiale mobile da farsi per il biennio 1887-89, ha dato urgenti disposizioni al Servizio interessato per la compilazione degli elaborati di appalto del materiale ancora da provvedersi, in confronto di quello stato preventivato. Le provviste ancora da farsi riguardano: N. 82 locomotive; N. 296 carrozze da viaggiatori; N. 95 bagagli e N. 1400 carri da merce.

><

Siamo informati che durante il mese di marzo i lavori della galleria di Ronco, nella ferrovia succursale dei Giovi, sono andati sviluppando con sempre maggiore energia; al che ha contribuito il fatto che si mantengono buone le condizioni di sicurezza del lavoro. Infatti nel mese decorso fu necessario armare e puntellare solo m. l. 218 di galleria.

Altro indizio poi della energia con cui si sviluppano i lavori si ha nella quantità di scavo e di muratura eseguiti nel mese stesso, che raggiunsero per lo scavo m. c. 238 al giorno e per le murature m. c. 296. In febbraio si ebbero m. c. 296 al giorno di scavi, e soli m. c. 175 di murature.

I nuovi anelli in muratura, non ostante siano in gran parte ancora isolati, e non sia per anco costrutto l'arco rovescio, non presentano sinora deformazioni sensibili. La temperatura nella galleria si mantiene sempre elevata, e varia fra 27° e 30°. Nel mese di marzo il numero medio degli operai presenti sui cantieri era di 2920.

In sostanza i lavori non solo hanno preso oramai un andamento regolare, ma si verifica nei medesimi un aumento progressivo che permette di poter contare sopra un sollecito loro compimento.

><

La Società Mediterranea avendo ultimato gli studii per l' impianto di un servizio di treni locali sulla riviera di ponente fino a Voltri, sappiamo che a giorni verrà chiesta al R. Ispettorato la necessaria autorizzazione in modo da poter attivare il detto servizio al più presto, e certamente entro il venturo maggio.

I nuovi treni, partendo dalla stazione di Piazza Caricamento, toccheranno, facendovi sosta, i principali punti d'accesso agli scali del porto di Genova, dopo di che avranno fermata nelle stazioni di Sampierdarena, Cornigliano, Sestri Ponente, Pegli, Pra, Voltri, e inoltre in parecchie località intermedie.

><

Ci scrivono da Salerno che i lavori di costruzione del tronco da Teggiano a Castelbuono, della linea Sicignano-Castrocucco, procedono ora con attività essendo stato possibile, in seguito al miglioramento della stagione, di aumentare il numero degli operai.

Avuto presente lo stato attuale dei lavori, e tenuto conto del tempo ancora necessario per completare i movimenti di terra, le gallerie e l'armamento, si può ritenere che l'apertura del tronco all' esercizio potrà effettuarsi entro il mese di luglio p. v.

><

Sappiamo che il signor Sindaco del Comune di Viterbo, quale Presidente del Consorzio istituitosi per promuovere la costruzione di una linea ferroviaria destinata a congiungere Viterbo a Corneto, passando per Toscanella, si è nuovamente rivolto all'on. Ministro dei lavori pubblici per raccomandare la chiesta concessione della linea medesima, unitamente al sussidio

governativo di L. 3,000 a chilometro per la durata di 70 anni, senza del quale le popolazioni interessate dovrebbero abbandonare ogni speranza di provvedere ancor esse allo sviluppo del commercio e dell' industria ed allo smercio degli abbondanti loro prodotti.

><

Sull' andamento dei lavori di costruzione della ferrovia da Udine a Portogruaro riceviamo le seguenti informazioni, riferite al 1° aprile corrente:

I lavori di costruzione della linea sui due primi tronchi, compresi fra Udine-Palmanova e San Giorgio di Nogaro, sono molto avanzati. L' armamento, ai primi del corrente mese, era completo fino a Palmanova, e sarà ultimato entro il mese fino a S. Giorgio di Nogaro.

Nel terzo ed ultimo tronco, da San Giorgio di Nogaro a Portogruaro, i lavori sono maggiormente in ritardo: però dell' opera principale (il ponte sul Tagliamento) la parte più difficile, che sono le fondazioni, era compiuta prima che sopravvenissero le ultime recenti piene del fiume, le quali esportarono buona parte dei ponti di servizio ancora in opera, e che avevano servito alla fondazione delle pile.

In complesso i lavori sono condotti con sufficiente alacrità, e si ha ragione di ritenere che l' apertura all' esercizio dei premenzionati primi due tronchi potrà aver luogo entro il mese di luglio prossimo. L'ultimazione del tronco successivo, e così dell'intera linea si spera possa verificarsi prima dello scadere dell'anno.

><

A complemento delle notizie pubblicate nel nostro numero del 31 scorso marzo, siamo in grado di annunciare che la Commissione plenaria per il riordinamento delle Casse pensioni ferroviarie, presieduta dal sig. comm. avv. Nicolò Nobili, e composta di varî membri dei Comitati, ha ultimato i suoi lavori concordando in modo definitivo una proposta di Statuto unico, che, salvo il diritto d'opzione riservato ai già inscritti in una delle Casse pensioni ora esistenti, sarebbe da attuarsi contemporaneamente presso tutte e tre le Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. Con ciò verrebbe a cessare l' inconveniente più volte lamentato del diverso trattamento di pensione per impiegati di una stessa Amministrazione.

Corredano siffatta proposta di Statuto uno studio tecnico con numerose tavole, inteso a dimostrare l'equilibrio fra le entrate e le promesse, nonchè una relazione generale per spiegare le ragioni che indussero la Commissione a prescegliere le disposizioni da essa adottate.

Quanto prima i vari elaborati riuniti in un sol volume saranno sottoposti all' esame dei Comitati delle Casse Pensioni ora esistenti, e poscia a quello delle Società esercenti e del Governo, cui spetta di approvarli.

Se da una parte gli impiegati fanno voti perchè il nuovo Statuto, il quale migliora le pensioni, specie delle famiglie, si attui al più presto e per lo meno col 1° gennaio 1889, dall' altra non è men vivo il desiderio anche delle Società di veder compiuto il riordinamento degli Istituti di Previdenza, non solo perchè questi costituiscono pur sempre un elemento vitale per il regolare andamento delle loro aziende, ma per vedere eziandio eliminate le complicazioni ed i controsensi che si manifestano quotidianamente sotto l'impero dei quattro diversi Statuti ora vigenti.

E siccome anche da parte del Governo, che provvide con legge a rendere obbligatorio tale riordinamento, vennero fatte sollecitazioni per vederne ultimati gli studî, così è a sperarsi che l' accurato lavoro della Commissione composta dei funzionarî più competenti in materia, sia per giungere felicemente in porto.

><

La Deputazione provinciale di Torino ha unito le sue istanze a quelle fatte dal Municipio al Ministero dei lavori pubblici perchè siano accelerati i lavori dei tronchi in costruzione della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, e perchè siano presi opportuni provvedimenti per il sollecito eseguimento della grande galleria sotto il Colle di Tenda, nonchè per il proseguimento della linea fino a Ventimiglia.

><

Ci informano da Livorno che quella Deputazione provinciale ha deliberato di fare, come infatti ha fatto, nuovi voti al Governo perchè, nella scelta del tracciato della ferrovia Lucca-Modena, sia data la preferenza al progetto secondo il quale la linea passa nella valle di Panaro, siccome quello che fornisce una più celere comunicazione e porge maggior incremento al commercio della provincia, pur corrispondendo agli interessi generali.

><

In forza del decreto del Ministero dei lavori pubblici del 13 marzo 1886, col giorno 18 luglio del corrente anno cessa di aver vigore la concessione di Navigazione del Lago Maggiore accordata alla Ditta Mangili.

La Ditta medesima ha ora presentata istanza al Ministero dei lavori pubblici perchè, in base agli articoli 141 e 151 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, le venga accordata la concessione di esercitare un pubblico servizio di navigazione sul predetto Lago per la durata di un trentennio a partire dal 19 luglio 1888.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi la transazione concretata coll' atto di collaudo finale dei lavori di costruzione della galleria dei Ceracci, nella ferrovia Lucca-Viareggio, eseguiti dalla Impresa Delle Piane Antonio.

Il Consiglio medesimo ha inoltre dato parere sulla domanda presentata dalla Ditta Macchi-Izar e Comp. di Milano, relativa all'esonero di multa per ritardo nella consegna di alcune partite di chiavarde occorse nell'armamento delle strade ferrate complementari.

Il Consiglio infine ha riservato di dar parere sulla questione concernente i compensi da accordarsi alla Impresa Monico, assuntrice dei lavori di consolidamento di frane lungo la linea da Viterbo ad Attigliano, e sulla applicabilità della multa in cui sarebbe incorsa la Impresa stessa per ritardo nel compimento dei lavori.

><

Sappiamo che la Società anonima « Maschinenbahn » di Berlino, la quale sta costruendo in prossimità

della stazione di Santa Lucia a Venezia un grande edificio per la fabbrica dei siluri (che essa intende illuminare a luce elettrica) ha fatto proposta alla Società delle strade ferrate Meridionali di assumere anche l'impianto della illuminazione elettrica delle stazioni di Venezia.

Con Decreto ministeriale del 28 scorso marzo l'ufficio della Sezione di Messina, per la sorveglianza delle linee Messina-Catania, Bicocca-Castrogiovanni, Catania-Siracusa-Noto e degli altri tronchi di queste linee che venissero in seguito aperti all'esercizio, è stato trasferito dal 1° corrente aprile a Catania.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori pubblici e di agricoltura e commercio è stata approvata una proposta della Società per le strade ferrate della Sicilia, mediante la quale viene autorizzata una modificazione nel testo della condizione (*e*) per l'applicazione della tariffa speciale interna n. 50 P. V, accelerata, nel senso di ammettere pei soli trasporti di agrumi in servizio interno della Sicilia il pagamento delle tasse anche in porto assegnato.

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, in seguito a nuove sollecitazioni del R. Ispettorato generale, hanno ripreso in esame la domanda dei maestri elementari per ottenere una riduzione dei prezzi di trasporto in ferrovia. E nel supposto che le aspirazioni dei richiedenti potranno essere soddisfatte colla estensione a loro favore della concessione vigente per gli impiegati delle Amministrazioni provinciali dello Stato, le Società medesime avrebbero divisato di acconsentire alla detta concessione, a condizione però che la riduzione venga sopportata per metà dalle Società ferroviarie e per metà dal Governo; e che la concessione stessa sia applicabile soltanto durante il periodo delle vacanze estive.

Ci consta che la Società delle strade ferrate Meridionali ha fatto proposta al R. Ispettorato generale di istituire, in via di esperimento, biglietti di andata e ritorno a riduzione normale, fra le stazioni di Olmenetta e Caravaggio.

Il 5 maggio p. v. è convocata in Roma l'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti della Societa per le ferrovie Sicule col seguente ordine del giorno:

1. Approvazione della Convenzione stipulata col R. Governo per la costruzione delle strade ferrate da Scordia a Caltagirone, da Noto a Licata e dalla stazione al Porto di Siracusa.

2. Modificazioni allo Statuto e provvedimenti finanziari relativi all'esecuzione della Convenzione di cui sopra.

Pubblicheremo nel prossimo numero la succitata Convenzione.

La Società anonima della ferrovia Novara-Seregno ha disposto che le stazioni di Ceriano e Cesano vengano abilitate ai trasporti di merci a grande ed a piccola velocità.

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 16,800 per rifacimento in acciaio di metri 2250 di binario fra Trofarello e Chieri;

L. 450 per applicazione di telai a vetro alle finestre del magazzino merci di Avellino;

L. 355,50 per costruzione di un pozzo al casello 66 della linea Bra-Savona;

L. 800 per sostituzione di sbarre manovrabili a distanza alle catene del passaggio a livello alla progressiva 19328 della linea Torreberetti-Pavia.

In base ai risultati della gara tenutasi presso la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, il R. Ispettorato generale ha aggiudicato definitivamente alla Società Ausiliare di Torino l'appalto per la costruzione dell'impalcatura metallica sul torrente Ghiaro in stazione di Levanto, col ribasso del 24.50 per cento.

Nell'adunanza tenutasi il 20 andante dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta A. Raggio e Ratto di Genova per fornitura di 800 molle di sospensione e di trazione per carri e carrozze;

2. Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri per fornitura di 380 molle di sospensione a balestra e di 570 molle di trazione e repulsione a spira.

3. Colla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano per fornitura di 25 piattaforme girevoli complete del diametro di m. 4.50;

4. Colla ditta V. Alphonse Frédéric di Liegi per fornitura di 25 piattaforme girevoli complete del diametro di m. 4.50;

5. Colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche in Padova per appalto lavori di rinforzo e riordino dell'impalcatura metallica esistente sul fiume Volturno al Km. 214.518 della linea Roma-Napoli:

6. Colla Ditta Fratelli Invitti di Milano per appalto lavori di costruzione delle nuove officine per riparazione veicoli a Rivarolo Ligure:

7. Colla Ditta Cesare Garavaglia e C. di Milano per fornitura di 10,000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle;

8. Colla Ditta Carlo Saldarini di Milano per fornitura, carico e scarico di m. c. 20,830 di ghiaia vagliata per risanamento massicciata sul tronco Serravalle-Isola del Cantone;

9. Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri per fornitura di 360 molle di sospensione, tipo *C*, per carrozze e di 710 molle a bovolo tipo *b*, di trazione e repulsione per carrozze e bagagliai;

10. Colla Ditta Van der Zypen Frères di Deutz per fornitura di 190 paia di ruote a razze con cerchioni d'acciaio montate su assi da 12 tonnellate;

11. Colla Ditta A. Raggio e Ratto di Genova per fornitura di 584 molle a balestra tipo AB e B, di

320 molle a balestra tipo D e 710 molle a bovolo tipo *b*;

12. Colla Società degli Alti forni, fonderie ed acciaierie di Terni per fornitura di 4600 tubi di ghisa per condotta d'acqua:

13. Colla Ditta Van der Zypen Frères di Deutz per fornitura di 396 assi montati in acciaio Martin-Siemens.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo — La Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Preventivo della spesa di L. 11,000, occorrente per l'impianto di due piattaforme da m. 4.50 sulle calate di ponente della nuova darsena Vittorio Emanuele nel porto di Savona;

2. Preventivo della spesa di L. 22,200, occorrente per l'impianto della tubulazione e degli apparecchi per la somministrazione dell'acqua del Serino nelle officine dei Granili;

3. Contratto colla impresa industriale di Napoli per la costruzione di una tenda metallica occorrente nella stazione di Sicignano (linea Sicignano-Castrocucco);

4. Contratti colla ditta Greco Giovanni di Milano relativi: uno, alla utilizzazione delle materie di rifiuto per la costruzione della sede del secondo binario fra Brandizzo e Chivasso; l'altro, il risanamento della massicciata fra le stazioni medesime;

5. Contratto colla ditta Bocchia Pietro di Bercalda, per lavori di consolidamento della retrospalla destra del ponte Vella, lungo la ferrovia da Napoli a Metaponto;

6. Contratto colla ditta Terreni Paolo di Milano, per l'impianto di siepi di chiusura nel 1° tronco della linea di circonvallazione di Milano;

7. Progetto d'appalto per la formazione della massicciata e per la posa dell'armamento e dei meccanismi fissi lungo il tronco da Robilante a Vernante nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, spesa presunta L. 168,000;

8. Preventivo di L. 11,556.25 occorrenti per eseguire le espropriazioni necessarie all'impianto dei binari di manovra e di allacciamento alla costruenda stazione di Porta Romana, nella linea di circonvallazione di Milano;

9. Preventivo di L. 25,500 occorrenti per l'impianto di una conduttura per bocche di presa per la disinfezione dei carri a bestiame nella stazione di Roma-Termini;

10. Preventivo di L. 7000 occorrenti per lavori di consolidamento delle murature in mattoni ai due ponti sul Tanaro, fra le stazioni di Ceva e di Castellino, nella linea Savona-Bra;

11. Preventivo di L. 5660 occorrenti per la sostituzione di una bilancia a ponte da 20 tonnellate con altra di 30, nella stazione di San Giuseppe lungo la linea Savona-Bra;

12. Contratto colla Società nazionale delle officine di Savigliano e colla ditta Fratelli Diatto di Torino, per la fornitura di n. 64 carri di 2ª classe;

13. Contratto colle ditte Masera Antonio di Torino, Ansaldi Michele di Torino, Güller Melchiorre di Intra e Poccardi Giuseppe di Torino, per la fornitura di macchine utensili e di una trasmissione per l'officina, deposito di Civitavecchia.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle ferrovie Meridionali ha rimesso, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Preventivo di spesa di L. 9200 occorrente per portare da m. 4.50 a m. 6, fra la 1.a, 2.a, 3.a e 4.a linea della stazione di Zollino, allo scopo di garantire la sicurezza dei viaggiatori ed il regolare andamento del servizio per l'incrocio dei treni-passeggieri;

2. Proposta per il risarcimento ed il completamento della massicciata per una lunghezza di m. 2323 di binario, lungo il tronco da Rovigo a Sant'Apollinare, nella linea Legnago-Rovigo-Adria, spesa occorrente L. 16,880;

3. Proposta per l'impianto, in stazione di Piacenza, di una bilancia ordinaria a ponte fisso, della portata di 30 tonnellate, spesa occorrente L. 6545;

4. Proposta di completamento della massicciata sulla tratta di binario fuori della stazione di Legnago, che si raccorda colle linee di Rovigo e di Verona. Spesa necessaria L. 3700;

5. Proposta di costruzione del pavimento nel magazzino delle merci a P. V. nella stazione di Lodi, spesa prevista L. 6400;

6. Proposta di opere di difesa contro il Tevere all'imbocco verso Firenze della galleria Campana al chilometro 118,300, della linea Orte-Chiusi-Firenze, spesa presunta L. 13,000;

7. Proposta per la costruzione di due scogliere a difesa della ferrovia Orte-Foligno-Falconara, con una spesa di L. 2500;

8. Proposta per la ricostruzione di un manufatto al chilom. 37,808 della linea Milano-Piacenza, spesa L. 2050;

9. Prolungamento da Solmona a Castellammare Adriatico del circuito telegrafico diretto Roma-Solmona. L. 20,425;

10. Rifacimento di binari e di deviatoi nella stazione di Lodi. L. 15,120;

11. Rifacimento in acciaio di m. 1908 di binario in ferro e di n. 9 deviatoi in stazione di Mantova. L. 19,180.

Ferrovie della Sicilia. — Si annuncia che furono condotte a termine in questi giorni le trattative tra l'on. Saracco e la Società delle ferrovie Sicule per la costruzione di alcune nuove linee nell'isola sulle stesse basi della convenzione colla Mediterranea.

Il contratto stipulato comprende le linee da Scordia a Caltagirone, da Noto a Licata e dalla stazione al porto di Siracusa.

Per alcune altre lineè di minor importanza proseguono le trattative e nel caso di accordo, che sembra probabile, se ne farà oggetto di altra convenzione. (Vedi *Informazioni*).

Cronaca Parlamentare delle Ferrovie. — Nella seduta del 19 corrente l'on. Ministro dei Lavori Pubblici ha presentato alla Camera dei deputati i nuovi contratti colle Società ferroviarie per diverse linee. Su proposta dello stesso ministro vennero rimandati alla Commissione che esamina il progetto generale per le opere ferroviarie.

Fra le modificazioni ed aggiunte al disegno di legge vi sono pure quelle relative al tronco Roma-Segni della direttissima Roma-Napoli.

Ferrovia Lugo-Massa Lombarda-Lavezzola — Il giorno 12 del corrente mese venne aperto all'esercizio il tronco Lugo-Massalombarda, della lunghezza di m. 8500, appartenente alla linea complementare di 3.a categoria Lugo-Lavezzola; esso ha una sola stazione intermedia, Sant'Agata; e sul Santerno una sola opera importante, un ponte di m. 48.

Le tre stazioni Lugo, Sant'Agata e Massalombarda sono ammesse al servizio cumulativo colle ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia.

Ferrovia Messina-Cerda. — La licitazione del 1° lotto della linea Messina-Cerda, ossia del tronco S. Filippo-Barcellona-Brola-Zappulla, avrà luogo certamente il 30 maggio. La licitazione dell'altro lotto, ossia del tronco Zappulla-Cefalù avrà luogo, successivamente, in altra epoca da determinarsi.

Ferrovia Lugo-Faenza. — La Società Veneta ha presentato a questo Municipio un progetto per una linea diretta Lugo-Faenza. Tale progetto verrebbe presentato al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'opportuno esame, non appena approvato dai comuni interessati. La nuova linea percorrerebbe su terreno proprio.

Ferrovia Ivrea-Castellamonte. — Le pratiche per la costruzione di questa utilissima ferrovia, così bene iniziate al punto che il progetto tecnico venne approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici fino dal dicembre 1887 con favorevole parere per la concessione del *maximum* del sussidio governativo previsto dalla legge 20 luglio stesso anno, corrono al presente serio rischio di naufragare. Ecco i motivi. Il Governo non vuol decretare il sussidio chilometrico se prima non gli si fa risultare del concorso finanziario degli altri enti interessati. La provincia a sua volta subordina il proprio sussidio a quello che saran per votare i Comuni. E questi, dal canto loro, prima di deliberare, vorrebbero conoscere la misura del concorso governativo e provinciale! In conseguenza si teme forte che la provvida ferrovia Ivrea-Castellamonte resterà ancora per molto tempo un pio ed ardente desiderio.

Tramvia Bologna-Pieve di Cento-Malalbergo. — L'ing. Maglietta, come rappresentante della Società Veneta di costruzione, ha sottoscritto con la provincia di Bologna il contratto di concessione del tramvia Bologna-Pieve di Cento-Malalbergo. La concessione è subordinata all'esercizio in un lasso di tempo indeterminato.

Tramways di Torino. — Riportiamo dal *Moniteur des Intérêts Matériels* il seguente riassunto dell'ultima Assemblea degli azionisti:

Risulta dalla relazione del Consiglio che le entrate brutte del 1887 sono inferiori di L. 44,851 a quelle del 1886 e che non si elevano che a L. 1,389,718. Per contro le spese d'esercizio propriamente dette furono nel 1887 di L. 879,690, mentre nel 1886 erano state di L. 884,634; ed il totale delle spese fu nel 1887 di L. 1,041,969, mentre nel 1886 fu di L. 1,090,842. Il saldo del conto dell'esercizio, che costituisce l'elemento principale dei profitti e perdite, resta così di L. 347,749.

Aggiungendo a questo il saldo dell'esercizio precedente e i prodotti del conto delle commissioni, interessi, ecc., ecc., si arriva a L. 371,639, che sono così ripartite:

Servizio delle obbligazioni	L.	181,575
Diversi e imprevisti	»	4,720
Alla riserva	»	8,421
Dividendo: 9 lire per azione	»	159,885
Saldo a nuovo	»	17,038

La relazione insiste, nei termini seguenti, sulle questioni della concorrenza che ha talvolta inquietato gli azionisti:

« Le linee interne e quella di Poirino hanno subìto, durante tutto l'anno, gli effetti della concorrenza. All'interno, nuove linee furono accordate alla Società Torinese ed alla Società degli Omnibus. Noi avremmo, forse, potuto ottenere la concessione di qualcuna di tali linee; ma, oltre che esse costituivano un doppio traffico colle nostre, non abbiamo potuto ottenere dal Municipio l'assicurazione che i nuovi capitali che noi avremmo impiegati nella costruzione di esse non sarebbero stati compromessi dalla creazione di nuove concorrenze. L'esperienza del passato ci era maestra; e la soluzione data dal Municipio a questa questione diede ragione alla nostra prudenza.

« La linea di Poirino è sempre sotto l'influenza della concorrenza della ferrovia della Società del Mediterraneo; essa si risente anche dalla creazione, per parte della Società delle Tramvie Piemontesi, di una stazione a Moncalieri presso la nostra. »

Tipo unico d'armamento per le tre reti principali. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha esaminato la proposta della Commissione nominata per lo studio del progetto di adozione di un tipo unico d'armamento per le tre reti principali, ed ha espresso il parere che, nelle condizioni attuali delle ferrovie e degli impegni del Governo colle Società esercenti le tre reti, non sia, nè tecnicamente, nè economicamente indicata l'opportunità e la convenienza di adottare un tipo unico d'armamento che richiederebbe una spesa abbastanza considerevole.

Ferrovie Romane. — La Commissione liquidatrice della Società Anonima delle Strade ferrate Romane, avendo ottemperato a tutte le disposizioni della legge, con verbale del 29 scorso marzo si è dichiarata sciolta a tutti gli effetti.

La Commissione avverte inoltre tutti i soci, i quali non hanno ritirato i reparti loro dovuti, che potranno presentare i certificati al portatore alla R. Intendenza di finanza di Firenze dalla quale potranno ritirare i detti reparti.

Ferrovia Sicula-Occidentale. — Si tenne in Roma l'Assemblea generale degli azionisti della Società della Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani.

Dopo la lettura delle relazioni del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci, si approvò il bilancio ed il proposto dividendo di L. 20 per azione, accogliendo un ordine del giorno dell'azionista avv. Donati, di plauso pel Consiglio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — La Municipalità di Losanna, nella sua seduta del 16 corrente, ha risolto all'unanimità di accordare il sussidio di un milione di franchi alla ferrovia del Sempione.

Ferrovie Svizzere. — Il Consiglio federale ha approvati i piani finanziari presentati dalla ferrovia Giura-Berna-Lucerna, per la costruzione del tronco della linea del Brunig da Brienz ad Alpnachstad.

Ferrovie Francesi. — Il ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Società delle Ferrovie del Mezzogiorno ad aprire all'esercizio la linea da Tarascon ad Aix; e l'inaugurazione è stata fissata per domani, 22.

La linea misura 25,646 metri, e, oltre le due estreme, conta le tre stazioni intermedie di Ussal, Cabannes e Luzenac.

Ferrovie Bulgare. — L'inaugurazione solenne della ferrovia da Sofia a Tzaribrod avrà luogo l'11 maggio prossimo, festa dei santi Cirillo e Metodio, grande solennità religiosa della Bulgaria.

Ferrovie Russe nell'Asia Centrale. — Secondo il giornale officiale *Turkestanskia Viedomosti*, la strada ferrata che attraversa il deserto turcimanno ed il fiume Amon Daria sarà compiuta sino a Samarcanda verso il 15 prossimo maggio; essendochè i lavori sono proseguiti colla più grande attività. Il viaggio da Pietroburgo a Samarcanda potrà perciò essere fatto in sette giorni e tre ore; cioè in cinque giorni da Pietroburgo e Usun Adà, per la via di Tiflis-Baku, ed in due giorni e tre ore da Usun Ada, capolinea della ferrovia Transcaspiana, a Samarcanda.

Si progetta inoltre di costrurre le seguenti ferrovie:

1. Da Douchak a Zulfikar che farà parte della futura linea afgana-indiana alla quale, oltre la frontiera, si darà fra breve prosecuzione sino a Kandahar;
2. Da Kandahar a Herat e Zulfikar per una lunghezza di circa 1070 chilometri;
3. Da Samarcanda a Tachkend.

Sotto il punto di vista politico-militare, la ferrovia transcaspiana è un'eccellente base di operazione nel Turkestan russo. Essa fu costrutta appunto per considerazioni d'ordine militare; e quella sopratutto, giusta la quale Merv, Bokara e Samarcanda sono ora a pochi giorni di distanza da Pietroburgo — invece delle sei o sette settimane che impiegavansi altre volte a compiere tale percorso — è di incalcolabile importanza.

Ferrovie del Venezuela. — Dal 15 marzo sono incominciati i lavori sulla seconda sezione del *Venezuela central*

Railway che fa capo al punto chiamato El Encantado. I lavori saranno proseguiti con grande attività; e, per accelerarli quanto più è possibile, durante lo scavo delle gallerie in questa seconda sezione, si porrà mano ai lavori di terra nella 3.a e 4.a sezione. Inoltre i lavori saranno parimenti incominciati all'altro capo della ferrovia.

— Aggiungiamo che dal presidente della Repubblica è stata inaugurata la ferrovia da Puerto Cabello a Valencia.

Ferrovie dell'Uruguay. — Il Parlamento ha adottato ed il Presidente ha sanzionato la legge che modifica il tracciato generale delle ferrovie dello Stato. In seguito a tale legge saranno costrutte le seguenti linee:

Linea centrale da Montevideo a Rivera passando per Duranzo, il *paso* di Los Toros e San Francisco, e con raccordamento verso Paysandu e Salta.

Linea da Montevideo a Colonia per Barra de Santa Luzzia, Colonia e la borgata di Rosario a cui si potrà arrivare in 5 ore. I lavori di questa linea saranno immediatamente incominciati.

Linea dell'Ovest, da 25 Agosto a Carmelo e Nova Palmyra per Sosè Josè, Pontas de Rosario, Coya con raccordamento verso Mercedes e Indipendencia.

Linea del Nord-est, da Montevideo alla frontiera brasiliana ed alla ferrovia di Bagè, per Sauce, San Romu, Tola sino allo spartiacque del Yi e del Rio Negro, del Lagunas e dell'Atlantico, con raccordamento verso Artigas, Trinta e Tres Minas.

Linea dell'Est, da Montevideo a Lagoa Mirim per Pando, Maldonado, con raccordamento verso Ponta de Leste, San Carlos e Rocha ed altro raccordamento verso Minas tra Pando e Maldonado.

Linea da Salto a Santa Rosa con raccordamento dall' isola di Cabella a Sant' Eugenio.

Notizie Diverse

Esposizione italiana a Londra. — Da una prima classificazione degli espositori inscritti, rilevasi che eglino sono: 22 in minerali e metallurgia; 37 in congegni meccanici; 26 in prodotti vegetali; 108 in latticini e conserve alimentari; 267 in vini, liquori ed olî; 71 in generi chimici e coloniali; 44 in prodotti tessili; 20 in carta, stampe e sistemi di legature di libri; 96 in carrozze e finimenti; 142 in industrie artistiche; 78 in manifatture diverse; 3 in articoli per la pesca; 48 in sistemi di educazione italiana; 26 in strumenti musicali e 480 in belle arti. E così 1468 in totale.

Sopra l' "Hudson River." — L'ingegnere tedesco Lindenthal ha elaborato il piano per un ponte gigantesco sull'Hudson, tra Jersey-City e Nuova York. Questo ponte supererà per arditezza qualunque altro e sarà anche più lungo di quello sull'East-River e di quello sul Forth.

Sarà sostenuto da quattro catene, caduna della grossezza d'un metro.

L'arcata centrale del ponte sarà di metri 869, mentre quella del ponte sul Forth è soltanto di 532 metri; e caduna delle due arcate laterali di metri 457.

L'altezza della parte centrale del ponte sarà di metri 45 sopra il livello più alto delle acque e perciò permetterà il passaggio alle navi.

Le spese di costruzione ammonteranno alla cospicua somma di 63 milioni di marchi, ossia di 78,750,000 lire.

Sotto l' "Hudson River." — I giornali di Nuova-York annunciano che i lavori di costruzione della galleria sotto l' Hudson, destinata a congiungere New-Yersey alla grande metropoli americana, saranno ripresi quanto prima.

La galleria misurerà 5400 piedi inglesi (circa due chilometri), dei quali sono scavati già 2040.

Treno operaio in America. — Un treno, chiamato *di costruzione*, fu messo in circolazione lo scorso anno nel nord-ovest dell'America sul prolungamento della linea da San Paolo Minneapolis a Manitoba. Esso partì il 2 aprile da Minot (nel Maine, Stati Uniti) — a 640 miglia all'est d' Helena e a 531 miglia all' ovest di Minneapolis — ed il 19 novembre giunse ad Helena. Eranvi nel treno circa 250 operai che mangiavano e dormivano in carri a tre piani; mentre quelli, che avevano preferito di starsi all'aria aperta, avevano poste tende sul tetto dei carri ordinari. Il treno recava eziandio i viveri per 200 carrettieri impiegati al trasporto delle traversine e del legname per le armature dei ponti. I carri erano provvisti di grosse funi poste lungo i lati per essere fissate alle traverse nei giorni di gran vento, essendochè i carri erano assai carichi nella loro parte superiore.

Da Atene a Brindisi. — Nel numero 10 del *Monitore* abbiamo accennato, in questa medesima rubrica, a studi fatti in Grecia dal dipartimento della posta e dei telegrafi per stabilire una più rapida comunicazione tra la Grecia e l'Europa Occidentale per mezzo dell' Italia. Possiamo ora aggiungere che si assicura che, oltre il servizio della Società Panellenica, il delegato del Lloyd di Trieste ad Atene abbia concluso col governo greco una convenzione per cui il servizio Brindisi-Patrasso in coincidenza ferroviaria con Atene sarà di molto accelerato.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			14 Aprile	Aprile 22
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 789	796
»	»	Mediterranee	» 624	621,50
»	»	Sicule	» 588	388
»	»	Sarde (preferenza)	» 275	275
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 380	375
»	»	Gottardo	» 624	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 549	548
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 304	304
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 318	315
»	»	» 2ª emiss.	» 312	311
»	»	Centrale Toscana	» 529	529,50
»	»	Meridionali	» 318,25	318,50
»	»	Sarde, serie *A*	» 311	312,50
»	»	» serie *B*	» 314	315,50
»	»	» 1879	» 312	314
»	»	Pontebba	» 472	472
»	»	Nord-Milano	» 263	264
»	»	Meridionali Austriache	» 293	294,50

CONVOCAZIONI

Stabilimento Pirelli e Comp. — Il 29 aprile alle ore 1 pom. avrà luogo l'Assemblea generale ordinaria degli Azionisti in Milano nei locali dello Stabilimento.

Ferrovia Santhia-Biella. — Gli Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria pel 5 maggio nel Palazzo della Camera di Commercio di Torino alle ore 1.30 pom.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Stabilimento Pirelli e Comp. — Dal 1.o maggio c. a., saranno rimborsate in L. 500 caduna le Obbligazioni estratte di 1.a e 2.a Serie.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città d'Ivrea (28 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per la costruzione d'una nuova strada di circonvallazione detta del Lungo Dora. Importo L. 30.000. Cauzione provvisoria lire 1800. Cauzione definitiva L. 3000, Lavori ultimati in mesi 8. Fatali 17 maggio.

Municipio di Palmi (28 aprile, ore 11 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di un edifizio ad uso scuole pubbliche. Importo ridotto lire 59,361. (V. n. 9 e 12 del *Monitore*).

Prefettura di Avellino (28 aprile, ore 11 ant., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione della strada obbligatoria di Greci per Faeto, tronco dall'abitato di Greci al torrente Lucifero. — Importo L. 57.000. (Vedi n. 12 del *Monitore)*.

Prefettura di Genova (30 aprile, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione del 1.o incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione ordinaria, durante il sessennio dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1894, del tronco della Strada Nazionale n. 37, Sarzana-Cremona, compreso fra porta Calleri di Sarzana e la metà del ponte sul torrente Ri, confine colla provincia di Massa, (metri 7778), esclusa la traversa della città di Sarzana (metri 638). Importo annuo L. 8937.15. (V. n. 12 del *Monitore*).

Municipio di S. Felice a Cancello (30 aprile, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori necessarî per la rettifica della strada provinciale di Benevento attraversante l'abitato di questo Comune. Importo ridotto L. 28,665.05. (V. n. 5 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Abruzzo Ultra 2.o (30 aprile, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto per la costruzione del 2.o e 3.o tronco della strada provinciale Salara tra l'abitato di Sigillo ed il ponte di S. Quirico (metri 7157.66). Importo lire 254.700. Cauzione provvisoria L. 10.000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in anni tre. Fatali 8 maggio, ore 12 merid.

Municipio di Ortona (1.o maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori necessarî alla costruzione di una condotta di forzata d'acqua con fontane. Importo L. 159,210.90 oltre a L. 25,789.10 a disposizione dell'Amministrazione Comunale. Cauzione provvisoria L. 8000. Cauzione definitiva lire 16,000. Fatali 18 maggio, ore 12 merid.

Città di Genova (1.o maggio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto dell'apertura della grande strada parallela a via Libertà, nel tratto compreo fra via Beverato e piazza del Popolo, e di altre due di comunicazione fra le vie Rivale e Libertà. Importo L. 180.000. Cauzione L. 18 000. Deposito per spese L. 2000. Fatali 16 maggio, ore 12 merid.

Direzione del Genio Militare di Alessandria (2 maggio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto pel miglioramento dell'infermeria presidiaria di Casal Monferrato. Importo lire 8000. Cauzione L. 800. Lavori ultimati in 50 giorni.

Città d'Acqui (4 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere di costruzione e di sistemazione della strada comunale obbligatoria dallo stabilimento Termale d'oltre Bormida alla Borgata di Lussito (metri 2340,35). Importo lire 48.000. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva lire 5000. Fatali 19 maggio, ore 12 merid.

Municipio di Alessandria (4 maggio, ore 10,30 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione delle strade di circonvallazione ed altre, viali e giardini pubblici, durante un quinquennio, dal 1.o luglio 1888. Importo annuo ridotto L. 8166.15. (Vedi n. 11 e 14 del *Monitore*).

R. Prefettura di Roma (4 maggio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori necessarî al compimento delle opere occorrenti nel nuovo Osservatorio geodinamico in Rocca di Papa. Importo L. 14.894. Cauzione provvisoria L. 1600. Cauzione definitiva L. 2000.

Prefettura di Aquila (4 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di urgenti riparazioni da eseguire lungo la strada nazionale n. 48 Giulianova-Aquila. Importo L. 66.260. Cauzione provvisoria L. 4600. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 8.

Deputazione Provinciale di Napoli (5 maggio,ore 12 merid., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori di nuovo lastricato di basoli nella strada di Benevento, dal termine dell'abitato di Casoli nuovo al confine della provincia verso Acerra. Importo L. 91.000. (Vedi n. 12 del *Monitore)*.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caltanissetta (5 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto pella manutenzione novennale del tronco della strada nazionale n. 73 compreso fra Piazza Armerina ed il ponte sul torrente Gigliotto, (metri 13,842) esclusa la traversa di Piazza Armerina (metri 286). Importo annuo L. 18,700. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva. mezza annata. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Venezia (5 maggio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto della manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali della provincia di Venezia pel quinquennio 1888-1893. Importo L. 76.000. Cauzione provvisoria L. 3800, Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Novara. — (5 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del 2.o tronco della strada nazionale n. 20, detta del Sempione, compreso fra la spalla destra del ponte sul fiume Toce alla Masone ed il Confine Svizzero (Vallese), della lunghezza di metri 32.562.65, esclusa la traversa di Domodossola della lunghezza di metri 821.20. Importo annuo ridotto L. 32,322,19. (V. n. 8 e 12 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo (7 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori d'imbancamento dell'argine destro del fiume Adige nelle località Volta Vianova, Marezzana Rainale, Volta Rainale e Marezzana Cuore in Comune di Boara Polesine. Importo L. 52.786. Cauzione provvisoria L. 2700. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese lire 800. Lavori compiuti in 90 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (8 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione ordinaria ed alle riparazioni dei danni dei torrenti di Somma e Vesuvio, pel triennio dal 1.o luglio 1888, e più precisamente dal giorno dell'effettiva consegna, a tutto giugno 1891. Importo L. 50.000. Cauzione provvisoria L. 7000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Direzione del Genio Militare di Verona (12 maggio, ore 4 pom., unico e definitivo). — Appalto per le costruzioni e lavori varii nella località di Monticelli ad Est di Verona, Comune di Lavagno. Importo L. 147.000, Cauzione L. 14700. Lavori compiuti in 120 giorni.

Forniture diverse.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia) (2 maggio, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto per la fornitura di n. 65 eliche e 114 pale di elica in acciaio fucinato per torpediniere tipi: Thornycroft, Yarrow e Schichau. Importo L. 144,908. Cauzione L. 14,500. Fatali 17 maggio.

R. Arsenale di Costruzione in Torino (4 maggio, ore 4 pom., unico e definitivo. — Appalto delle seguenti provviste: N. 4000 Viti da legnami di paiuolo d'assedio, ecc. da 15 e 12 Ret., a L. 0.35; N. 2300 Id. id., da 15 e 12 Ret., a L. 0.50; Kg. 300 Chiodi da ribadirsi per legnami, a L. 0.66; Kg. 50 Contro-ribaditure, a L. 0.60; Kg. 370 Punte di filo di ferro grandi, a L. 0.55; Kg. 110 Id. mezzane, a L. 0.70; Kg. 200 Id. piccole, a L. 0.80; Kg. 150 Id. ottone piccole, a L. 4.00; Kg. 545 Viti del n. 3 da legnami, a L. 2.00; Kg. 1840 Viti del n. 4 da legnami, a L. 1.40; Kg. 225 Viti del n. 5 da legnami, a L. 1.30; Kg. 75 Viti di ottone da legnami, assortite, a L. 12. Importo totale della provvista L. 8737. Cauzione lire 900. Termini per le consegne giorni 30.

R. Fonderia di Torino (4 maggio, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto per la provvista di tonn. 300 Litantrace grasso a L. 37 la tonn. Cauzione L. 1200. Consegna in 90 giorni.

— Tonn. 500 Litantrace grasso a L. 37 la tonn. Cauzione L. 1900. Consegna in 130 giorni.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunta la costruzione e fornitura in opera di tre Vasche rettangolari, per conto della ferrovia Napoli-Nola-Baiano.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo. — L'appalto dei lavori pel completamento della difesa frontale a due tratte saltuarie dell'argine sinistro di Po, è stato aggiudicato al signor Tito Rossati col ribasso del 28.65 0[0 su L. 109.100. (Vedi n. 12 del *Monitore*).

Municipio di Capua. — Gli appalti dei lavori indicati nei lotti seguenti: 1. Costruzione del nuovo Macello, L. 58,753.29; 2. Sistemazione della Piazza L. 32,054.80; 3. Apertura nuova strada L. 32,787.96; 4. Sistemazione strade L. 63,862.06, furono aggiudicati al signor Comella Vincenzo, Capua. (V. n. 9, 11 e 14 del *Monitore*).

Comune di Parma. — L'appalto per la costruzione di un ponte di circonvallazione sul Parma a nord della città e relative opere stradali ed accessorie, fu aggiudicato al signor Audino Carlo, Parma, per L. 180,139.35. (V. n. 12 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Torino. — L'appalto per la costruzione di una cavallerizza coperta nel cortile della caserma G. Cavalli in Torino, fu aggiudicato al signor Besozzi Agostino, Torino, per L. 62.075.

Comune di Parma. — L'appalto dei lavori stradali straordinarî, diviso in due lotti, fu aggiudicato ai signori Bianchi Ferdinando e Rosselli Remigio, per L. 33,192.12 il 1.o lotto e L. 31,425.23 il 2.o lotto. (Vedi n. 12 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 1° *al* 10 *Aprile* 1888.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio Rete principale	4050		4027			
» secondaria	531	4581	423	4450	131	—
Media in esercizio		4567		4408	159	—
Viaggiatori		1,508,587.08		1,267,149.27	241,437.81	—
Bagagli e Cani		80,071.59		67,772.83	12,298.76	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]		348,519.36		339,534.79	8,984.57	—
Merci a P. V.		1,355,359.58		1,586,512.14	—	231,152.56
(2) TOTALE		3,292,537.61		3,260,969.03	31,568.58	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 10 *Aprile* 1888.

Viaggiatori	35,971,564.67	33,665,136.58	2,306,428.09	—
Bagagli e Cani	1,789,253.01	1,632,533.20	156,719.81	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	9,025,101.06	8,292,853.94	732,247.12	—
Merci a P. V.	44,871,554.66	42,206,063.86	2,665,490.80	—
(2) TOTALE	91,657,473.40	85,796,587.58	5,860,885.82	—

(3) **Prodotto per chilometro.**

della decade	722.84	737.11	— —	14.27
riassuntivo	20,184.42	19,579.32	605.10	— —

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica, (km. 52).
2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.
3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta
PER IMPRESE E' COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Aprile* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massalombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 11	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 41	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori	4,842.30	17,390.[illegible]	1,099.50	3,736.25	1,311.66	3,526.95	2,325.50	3,973.85	5,945.10	2,011.30	2,209.80	4,761.20
Bagagli	43.[illegible]	159.15	14.90	15.80	6.70	55.95	13.40	17.95	33.15	14.95	27.70	299.80
Merci G. V.	341.30	985.15	93.00	378.70	292.80	170.70	35.85	115.20	116.75	34.90	»	85.00
Id. P. V. A.	85.10	1,258.30	»	34.70	»	290.20	»	»	»	»	»	14.70
Id. P. V.	3,273.60	3,692.95	727.70	1,963.10	2,889.45	9[illegible]7.70	53.10	187.90	616.10	527.75	»	609.20
Totali	8,585.40	23,486.00	1,935.10	6,158.55	4,503.55	5,011.50	2,427.85	4,291.90	6,711.10	2,618.90	2,237.50	5,769.90

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

10ª Decade — Dal 1° al 10 aprile 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	1.155.181 95	49.137 16	253.227 47	1.095.308 40	26 682 85	2.579.537 83	3.980 00	648 13
1887	889.277 84	45.080 39	289.421 05	1.276.842 09	36.855 93	2.537.477 30	3.980 00	637 56
Differenze nel 1888	+ 265.904 11	+ 4.056 77	— 36.193 58	— 181.533 69	— 10.173 08	+ 42 060 53	»	+ 10 57
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	8 461 326 62	414.263 09	2.952 404 97	11.875.278 37	312.438 80	24.015.711 85	3.980 00	6.034 10
1887	8 145.189 90	401.752 09	2 648.422 41	11 805 594 73	356.942 06	23.357.903 19	3 980 00	5.868 82
Differenze nel 1888	+ 316.136 72	+ 12.509 00	+ 303 982 56	+ 69.683 64	— 44.503 26	+ 657.808 66	»	+ 165 28

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	38.982 65	1.003 55	5.430 05	29.631 80	1.065 40	76.113 45	804 00	94 67
1887	37.017 37	805 60	3.929 35	27.432 88	961 90	70.147 10	709 00	98 88
Differenze nel 1888	+ 1.965 28	+ 197 95	+ 1.500 70	+ 2.198 92	+ 103 50	+ 5.966 35	+ 94 60	— 4 21
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	369 063 55	9 898 87	53 782 01	338 249 21	11.539 25	782.532 92	804 00	973 30
1887	317.441 58	7.501 13	37.382 80	21.252 65	9 791 74	643.369 90	700 40	918 88
Differenze nel 1888	+ 51.621 97	+ 2.397 74	+ 16.399 21	+ 66.996 59	+ 1.717 51	+ 139.163 02	+ 103 60	+ 54 73

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	2.518 85	2.409 20	+ 109 65	18.258 00	17.559 90	+ 698 10
Merci	446 70	492 80	— 46 10	5.962 20	5.581 90	+ 380 30
Introiti diversi	98 55	112 10	— 13 55	1.027 80	996 30	+ 31 50
Totali	3,064 10	3.014 10	+ 50 00	25.248 00	25,138 10	+ 1.109 90

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

27ª Decade — Dal 21 al 31 marzo 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	103.632 53	2.312 41	9.742 49	139 591 93	2.768 45	263.050 82	606 00	434 08
1887	81 286 57	1.715 25	8 511 44	136.780 05	2 610 45	233.903 76	606 00	385 98
Differenza nel 1888	+ 24.345 96	+ 597 16	+ 1.231 05	+ 2.814 89	+ 158 00	+ 29.147 06	»	+ 48 10
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 MARZO				
1887-88	2.417 918 39	50.630 49	295.285 34	2.886.112 49	54.579 15	5.704 455 86	606 00	9.413 29
1886-87	2.917.406 38	63.272 18	292.070 98	2.983.623 88	60 568 51	6.316.941 93	606 00	10.421 00
Differenza nel 1888	— 499.457 99	— 12.741 69	+ 3.214 36	— 97.511 39	— 5.989 36	— 612 486 07	»	— 1.010 71

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	5 561 05	59 82	514 66	1.925 68	57 35	8.118 56	64 00	126 85
1887	2.576 80	32 85	59 41	674 11	28 90	3.372 10	31 00	108 78
Differenza nel 1888	+ 2.984 25	+ 26 97	+ 455 22	+ 1.251 57	+ 28 45	+ 4.746 46	+ 33 00	+ 18 07
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 MARZO				
1887-88	113 388 35	1.566 10	10.214 99	34.720 37	1.088 20	160.978 01	64 00	2.515 28
1886-87	86 536 28	970 55	2.319 03	8.913 03	1 106 15	99.875 04	31 00	3.221 78
Differenza nel 1888	+ 26 852 07	+ 595 55	+ 7.895 96	+ 25.777 34	— 17 95	+ 61.102 97	+ 33 00	— 706 50

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI — Sabato, 28 Aprile 1888 — NUM. 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

IL VALICO DEL SEMPIONE, LA SARONNO-MENDRISIO E LA CITTÀ DI MILANO

Il Consiglio Comunale di Milano nella seduta del 25 corrente ebbe a trattare nuovamente le questioni del Valico del Sempione e del tronco Saronno-Mendrisio per una più breve congiunzione colla ferrovia del Gottardo.

La discussione fu provocata da una interpellanza del consigliere Mussi del seguente tenore:

« Quale esito ebbero le pratiche fatte dal signor Sindaco in merito al valico del Sempione e al costruendo tronco Saronno-Mendrisio. »

L'importanza dell'argomento e le dichiarazioni fatte in proposito dall'on. Sindaco c'inducono a riferire dai giornali di Milano il resoconto di quella seduta.

Il Consigliere Mussi rileva che i capitali occorrenti a tale impresa sono ormai raccolti da parte della Svizzera; manca il concorso dell'Italia. Rileva l'importanza del valico del Sempione particolarmente nei riguardi di Milano. Le difficoltà che si erano prima enunciate si vanno gradatamente dileguando. Lasciata in un canto la tesi tecnica e quella finanziaria, conviene esaminare le condizioni in cui la proposta del valico si presenta ora al paese.

Il ministro dei lavori pubblici ha presa in seria considerazione la pratica, e l'affidò per lo studio e per le relative conclusioni ad un ispettore superiore del Ministero. Le simpatie per l'attuazione del progetto vengono anche da altre provincie le più lontane da Milano; il che, mentre lo raccomanda, toglie all'agitazione di Milano ogni carattere di regionalismo. Chiede quali siano le intenzioni del Sindaco per affrettare il compimento di un disegno di così speciale importanza, e alla quale i momenti attuali sono favorevoli.

Per il tronco Saronno-Mendrisio sostiene la necessità della costruzione di detto tronco, e chiede a qual punto siano giunte le pratiche, dopo la deliberazione precedentemente presa dal Consiglio.

La questione ferroviaria è per Milano essenzialmente vitale: e su di essa riposa la fortuna del suo avvenire industriale e commerciale.

A questa interpellanza così rispondeva il sindaco comm. Negri:

« Per rispondere alla interpellanza del consigliere Mussi, dirò al Consiglio quale sia lo stato in cui ora si trova la questione del valico del Sempione. Il Consiglio si ricorderà di aver votato un ordine del giorno che incaricava la Giunta di appoggiare, presso il Governo, l'esecuzione del progetto del traforo del Sempione, pel quale erano fatte offerte che riducevano ad una misura relativamente esigua la spesa spettante allo Stato italiano. Nel medesimo tempo il Consiglio insisteva onde, insieme alla grand'opera del valico, si eseguisse la linea d'accesso lungo la riva del Lago Maggiore, specialmente importante per la città di Milano. Si lasciava però impregiudicata ogni quistione di concorso pecuniario. In una seduta successiva, il cons. Castelli chiedeva alla Giunta se non credesse venuto il momento di determinare la somma con cui la città di Milano dovesse concorrere al lavoro.

« Il Sindaco rispondeva che lo avrebbe fatto, quando avesse avuto le prove della costituzione del gruppo finanziario, e l'assicurazione di certe condizioni di agevolezze e di graduazione nel pagamento delle somme di sussidio, condizioni che parevano indispensabili onde non rendere troppo gravosa la cosa per le nostre finanze.

« Queste prove e queste assicurazioni divennero date infatti da un potente Istituto italiano, il quale, come si sa, è entrato a far parte del gruppo finanziario. Allora la Giunta discusse le proposte da presentarsi al Consiglio comunale, e decise di determinare il sussidio del Comune di Milano nella somma precisa già stabilita pel valico del Gottardo, cioè in un milione e mezzo, a condizione però che al sussidio nostro fossero applicate le agevolezze che il gruppo intendeva di offrire al Governo, ed anche a condizione che, contemporaneamente al traforo, si desse mano alla linea Arona-Ornavasso.

« Se non che, dovendo io recarmi a Roma, in quei giorni, per altri affari del Comune, volli naturalmente parlare col ministro dei lavori pubblici anche di questa quistione, e tanto maggiore era l'opportunità di farlo poichè, appunto in quei giorni, trovavansi a Roma i delegati delle Società delle Ferrovie Svizzere Occidentali venuti per trattare di persona della cosa.

« Al colloquio col ministro erano presenti i deputati di

Milano, meno l'on. Mussi, trattenuto alla Camera. — In quel ritrovo io annunciai al ministro le deliberazioni della Giunta, e soggiunsi che le discussioni già avvenute nel Consiglio mi pareva togliessero ogni dubbio sulla susseguente approvazione della proposta che gli sarebbe stata in breve presentata.

« Ora, le impressioni ricevute nei miei rapporti con gli uffici governativi furono primieramente che il Governo non riteneva tecnicamente definito il progetto, così che nominava un suo delegato che ristudiasse la cosa specialmente, se ben ricordo, per ciò che riguarda lo sbocco sul territorio italiano; in secondo luogo, che quelle agevolezze di pagamento su cui noi avevamo fatto conto non erano ancora state, nonchè accettate, neppure esaminate; in terzo luogo, che l'indicazione di una nuova linea d'accesso, come condizione del sussidio milanese, veniva considerata una nuova complicazione. Io non mancai, naturalmente, di conferire a lungo coi delegati svizzeri, e di indicar loro quali a mio avviso, fossero i provvedimenti migliori per raggiungere lo scopo desiderato.

« Di ritorno a Milano, io esposi lo stato della quistione alla Giunta onde deliberare sulla opportunità di presentare la proposta al Consiglio, entro la sessione di primavera, come era sua intenzione.

« La Giunta, pur mantenendo il suo proposito, sentì la necessità di portarvi alcune modificazioni. Infatti non essendovi alcun accordo definitivo fra il gruppo finanziario ed il Governo pel modo di pagamento, quelle garanzie, che noi credevamo di poter avere, oggi non potrebbero esistere, almeno in quella forma. Ed è perciò indispensabile di trovare un'altra formola che metta il Comune al sicuro dalla eventualità di dovere, d'un tratto, pagare l'ingente somma del suo sussidio. Certo, noi affermiamo che il sussidio lo possiamo e lo dobbiamo dare, visti i vantaggi che il valico del Sempione recherà a Milano; ma dobbiamo anche provvedere, nel medesimo tempo, all'economia del nostro bilancio.

« Un altro punto più delicato e più incerto è quello di vedere se convenga portare qualche modificazione alla condizione della contemporanea costruzione della linea Arona-Ornavasso. La Giunta opina che si debba insistere su tale condizione, come si è indicata nella sua prima proposta; ma su questo punto sarebbe lieta di poter conoscere a priori le intenzioni del Consiglio comunale.

« La proposta definitiva sarà presentata nella prossima riunione del Consiglio, per la Sessione di primavera, che avverrà nella prima metà di maggio.

« Ora darò al Consiglio le desiderate notizie sulla questione della concessione della Saronno-Mendrisio. Mi affretto di annunciare, prima di tutto, essere interamente insussistente la notizia che il Governo avesse rifiutato la chiesta concessione.

« Sta invece il fatto che il Governo non ha, e non potrebbe avere, nessuna opposizione di massima alla costruzione di questa linea d'accesso al Gottardo, vivamente desiderata dalla nostra città; anzi ha autorizzato il Municipio a fare il progetto di dettaglio della linea stessa. Ma il Governo, come del resto era prevedibile, non ammette che l'esercizio di questa linea, destinata a sì brillante avvenire, sia dato ad una terza Società, indipendente dalle due grandi Società, che oggi esercitano le altre linee d'accesso. Il Governo non può ammetterlo, nè dal punto di vista del contraente, che ha assunto impegni con le Società esistenti, nè dal punto di vista del proprietario, interessato alla prosperità della sua linea.

« Ciò posto, la concessione della ferrovia Saronno-Mendrisio non può che essere subordinata all'accordo preventivo fra la Mediterranea e l'Adriatica circa il modo di esercire la linea d'accesso al Gottardo. La questione trovasi ora a questo punto. E ebbi già l'assicurazione che le due grandi Società si presteranno alla discussione di questi eventuali accordi, voluti dagli interessi generali del paese, non meno che da quelli delle singole Società. Ho, anzi, già chiamato le rispettive Presidenze ad una prossima conferenza presso di me. (*) Io, per ora, nulla avrei da aggiungere. Vede il Consiglio, che la quistione è tutt'altro che abbandonata, e che essa sta vivamente a cuore di chi ha l'onore di rappresentare gli interessi milanesi. »

Mussi è soddisfatto per quel che riguarda il Sempione; quanto alla Saronno-Mendrisio, deplora che Governo e Municipio sieno infeudati alle grandi Società.

Gli risponde il Sindaco: « Non comprendo una frase che qui non potrebbe avere nemmeno la più lontana applicazione. Non si tratta di infeudamento, si tratta di fatti esistenti. È una illusione il credere che lo Stato voglia danneggiare sè stesso e i suoi contraenti, concedendo ad un terzo l'esercizio della nuova linea. Certo, una soluzione siffatta sarebbe preferibile per Milano, poichè crescerebbe ancora la concorrenza. Ma chi non vede che, appunto per questo, urta contro difficoltà insuperabili? Il dilemma dunque sta qui, o rinunciare alla costruzione della Saronno-Mendrisio, od ammettere che sia esercitata dalle Società esistenti. Ora, a noi pare che la questione dell'esercizio sia, per Milano, una quistione affatto secondaria. Ciò che importa supremamente è che la linea sia costruita. Le Società passano, ma le ferrovie rimangono.

« Noi siamo convinti che l'interesse vero di Milano è di attirare a sè tutto il movimento internazionale, e di attirarlo con una forza crescente. La costruzione di questa direttissima fra Milano e il Gottardo gioverebbe grandemente allo scopo. La forza delle cose e degli interessi vince tutto a questo mondo. Una volta costrutta che fosse la Saronno-Mendrisio. avverrà per essa ciò che è già avvenuto pel Ceneri; assorbirà necessariamente tutto il traffico, chiunque ne faccia l'esercizio. Se, per ottenerla, dobbiamo anche ammettere che essa non sia indipendente nè dallo Stato, nè dalle Società esistenti, noi non vi vediamo gran male, purchè si raggiunga lo scopo.

« Noi abbiamo un obbiettivo grande davanti a noi, e non ci lasciamo deviare da considerazioni che hanno, in confronto, un valore affatto secondario, e dai sospetti che non hanno alcuna ragione. »

(*) Vedasi in proposito più sotto nelle *Informazioni*.

LIBRETTI CHILOMETRICI

IN AUSTRIA-UNGHERIA.

Nel numero 8 del *Monitore* abbiamo ampiamente trattato dei vari sistemi proposti in Francia per i *biglietti e libretti chilometrici* dal Ministro del Commercio, dal Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e dalla Direzione della Compagnia di Parigi-Lione-Mediterraneo.

Ma non è soltanto in Francia che si studia il mezzo di facilitare ai viaggiatori, mediante riduzione sui prezzi delle tariffe ordinarie, l'acquisto di *libretti di percorso* che danno diritto alla percorrenza annuale di un certo numero di chilometri. In America eziandio, in Inghilterra ed in Germania furono già fatti, con differente esito e non sempre favorevole, parecchi altri esperimenti.

Diremo ora del sistema adottato all'uopo, dal 20 gennaio del corrente anno, dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato Austriaco.

Secondo questo sistema, trattasi di *libretti di buoni, o cedole, di valore* posti in vendita a condizione che l'acquisitore, entro l'anno dalla data dell'acquisto, faccia uso, nei suoi viaggi sulle ferrovie dello Stato Austriaco, dei buoni per un valore minimo di 150 fiorini ossia 375 lire. Ciascun libretto contiene buoni o cedole di differente colore e valore — da 5 fiorini (lire 12.50), 1 fiorino (lire 2.50), 10 kreutzers (0.40) e 5 kreutzers (0.20) — per il complessivo valore, come abbiamo già detto, di 150 fior.

Il viaggiatore poi che prima della fine dell'anno, durante il quale è valido il suo libretto, abbia consumato il libretto, può, presentandone la matrice, procurarsi, a seconda dei bisogni, libretti supplementari contenenti i buoni per il valore di 30 fiorini.

Questa somma di 30 fiorini rappresenta un percorso di 1,000 chilometri; e per ciò il libretto di 150 fiorini rappresenta un *minimum* di 5,000 chilometri.

Questo libretto è rimesso mediante il pagamento di 123 fiorini (lire 307.50) e non dà luogo ad alcuna tassa fissa annuale, o canone, come hanno proposto le Compagnie francesi. La riduzione concessa all'abbonato austriaco è dunque di 27 fiorini (lire 67,50) ossia di circa il 18 p. 0[0 sul primo libretto dei 5,000 chilometri. Il libretto supplementare di 30 fiorini è rimesso mediante il pagamento di 19 fiorini; il che rappresenta una riduzione di circa il 35 p. 0[0.

Ecco ora le principali disposizioni regolamentari per l'uso di tali libretti:

I buoni non danno, di per sè, il diritto di viaggiare; ma debbono essere presentati alla stazione di partenza al consueto sportello per la vendita dei biglietti ordinari ove, mediante lo stacco di buoni corrispondenti al prezzo intero del biglietto ordinario, è consegnato al viaggiatore abbonato uno speciale biglietto per il viaggio che egli vuole compiere.

Lo stacco dei buoni deve essere fatto dallo stesso impiegato alla distribuzione dei biglietti; i buoni presentati staccati non hanno alcun valore e non sono perciò ricevuti in pagamento. Alle fermate non si rilasciano biglietti speciali contro consegna dei buoni.

Tutte le altre disposizioni in vigore sulla rete delle ferrovie dello Stato Austriaco circa la durata della validità dei biglietti, le fermate, il passaggio da una classe ad un altra, il percorso in un treno di grado superiore e la franchigia del bagaglio sono applicabili ai viaggiatori con biglietti speciali rilasciati per stacco dei buoni.

Il solo titolare del libretto ha diritto valersi dei buoni. Tuttavia il titolare può procurarsi biglietti speciali per le persone della sua famiglia o quelle abitanti con lui che viaggino con lui e per la stessa sua destinazione.

Il libretto è munito della fotografia del titolare, che deve inoltre apporvi la sua firma nello spazio a ciò designato. Gli agenti ferroviari per il controllo sono autorizzati ad esigere la firma del titolare per constatarne la identità.

Quando un libretto è adoperato da persona, che non sia il titolare di esso, questo è tosto ritirato e la persona che ne ha fatto uso è considerata e trattata come un viaggiatore sprovvisto di biglietto.

In questo caso la somma pagata per l'acquisto del libretto passa in piena proprietà della Società, la Direzione della quale si riserva di procedere giudiziariamente contro il contravventore.

Il portatore di un libretto di buoni di valore è obbligato a presentare, nei casi di verifica dei biglietti, oltre il biglietto speciale anche il libretto dei buoni senza il quale il suo biglietto non ha valore alcuno. Se il libretto, per una circostanza qualsiasi, non possa essere presentato dal viaggiatore, questo è considerato come un viaggiatore senza biglietto ed è soggetto a pagare l'ammenda fissata dal regolamento d'esercizio. I biglietti speciali debbono essere consegnati, come quelli ordinari, alla stazione di arrivo.

La durata della validità dei libretti di buoni di valore è, in ogni caso, di un anno a cominciare dal giorno della loro consegna al titolare; non è fatto alcun rimborso per i buoni non adoperati. Una interruzione momentanea nel traffico o qualsiasi altro impedimento di servizio non danno alcun diritto nè a indennità, nè a prolungamento della durata della validità del libretto di buoni.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ci informano che il 2 maggio p. v. avrà luogo un convegno fra il Sindaco di Milano e i Presidenti delle Società Adriatica e Mediterranea per uno scambio di idee sui modi di provvedere all'esercizio della linea Saronno-Mendrisio, qualora dal Governo venga accolta l'istanza fatta dal Comune di Milano per la concessione di quella linea. (Vedi *primo articolo*).

><

Per mercoledì 2 maggio è convocata in Roma la Commissione cui venne deferito lo studio delle comunicazioni ferroviarie intorno alla Capitale, allo scopo di formulare le proprie conclusioni e proposte.

La relazione è stesa dall'on. Marchiori, sotto segretario di Stato pei lavori pubblici.

><

Sappiamo che il servizio costruzioni della Società Mediterranea ha ultimato e trasmesso alla Direzione generale il progetto pel terzo tronco della linea Aulla-Lucca, compreso fra Bagni di Lucca e Ponte di Campia, della lunghezza di m. 15,184.

><

Nella seduta del Comitato per le strade ferrate del Mediterraneo, tenutasi ieri (27), il Direttore Generale partecipò che col 30 corrente sarà attivata la seguente nuova tariffa unica per gli scali del porto di Genova.

Le spedizioni riguardanti gli Scali di Genova Piazza Caricamento Calate, S. Limbania Calate, Magazzini e Darsena e S. Benigno Calate e così pure la 1ª e 2ª fermata di Sampierdarena, sono, per la intiera percorrenza da tassarsi in base al prezzo chilometrico e al diritto fisso delle tariffe generali, speciali o locali che siano loro applicabili computando le seguenti distanze:

a) da ciascuno degli Scali per Sampierdarena loco, o viceversa: Km. 9;

b) da ciascuno degli scali per *oltre* Sampierdarena o viceversa (linee verso Savona e oltre, e verso Novi e oltre): Km. 9, in aggiunta alla distanza da o fino a Sampierdarena;

c) dalla 1ª e 2ª fermata per Sampierdarena loco o Genova Piazza Brignole loco o viceversa: Km. 6;

d) dalla 1ª e 2ª fermata per oltre Sampierdarena o viceversa (linee verso Savona e oltre, e verso Novi e oltre): o per oltre Genova P. B. o viceversa (linea verso Spezia e oltre): Km. 6, in aggiunta alla distanza

da o fino a Sampierdarena o rispettivamente da o fino a Genova Piazza Brignole;

e) da ciascuno degli Scali per Genova Piazza Brignole loco o viceversa: Km. 9;

f) da ciascuno degli Scali per *oltre* Genova Piazza Brignole o viceversa (linea verso Spezia e oltre); Km. 9, in aggiunta alla distanza da o fino a Genova Piazza Brignole.

Sono pure da tassarsi per le suddette distanze e in base all'apposita tariffa, i trasporti militari.

Per Genova Piazza Caricamento calate rimane soppressa la sopratassa di lire 0.30 per tonnellata, di cui all'art. 5° dell'allegato 8° alle Tariffe.

Dalle premesse disposizioni rimangono eccettuate le spedizioni da o per gli Scali e le fermate anzidetti, eseguite in servizio internazionale, le quali si continuano a tassare coi prezzi determinati nei relativi prontuari-tariffe, secondo le disposizioni che verranno impartite, specialmente in riguardo al computo della tassa di carico o scarico.

Nulla è parimente cambiato quanto alle tariffe locali che hanno prezzi fatti da o per gli Scali medesimi, ed a quelle della Concessione B per i generi di privativa.

><

Nella detta seduta il Comitato ha approvato il preventivo generale di magazzeno pei bisogni dell'Economato durante l'esercizio 1888-89, preventivo che importa una spesa di sei milioni.

Inoltre si occupò degli affari correnti, approvando diversi contratti e provvedimenti relativi al personale.

><

Sappiamo che il giorno 14 del corrente mese il movimento in ascesa sulla tratta della ferrovia dei Giovi, compresa fra Pontedecimo e Busalla, ha raggiunto il massimo finora verificatosi.

Infatti furono fatti salire n. 1057 veicoli dei quali 149 a grande velocità. Dei 52 treni che l'orario assegna in salita sulla detta tratta, se ne eseguirono 47, dei quali n. 39 in tripla trazione.

><

La Società delle ferrovie Meridionali ha studiato e sottoposto all'approvazione governativa un progetto per la sistemazione, mediante costruzione di un nuovo ponte, del primo attraversamento del torrente Cervaro al chil. 43.936 da Foggia della linea da Foggia a Napoli. La spesa che si presume necessaria per l'esecuzione dei lavori dei quali trattasi, ammonta a lire 127,000.

><

La Società medesima ha inoltre rassegnato al R. Ispettorato generale delle strade ferrate il progetto pel rifacimento dei binari fra le progressive 183,421 e 192,345, del tronco Chiusi-Terontola e dei binari principali delle stazioni di Chiusi, Panicale e Castiglion del Lago. Non tenuto conto del valore del materiale metallico d'armamento, per il rifacimento, occorrerà la spesa di L. 103,650.

><

L'Ingegnere Capo del Genio Civile di Rovigo ha presentato al R. Ispettorato generale delle strade ferrate il progetto di tutte le opere murarie e dei lavori diversi richiesti dalla Società esercente nel verbale di ricognizione della ferrovia Adria-Chioggia. L'importo dei lavori considerati in progetto ascende in complesso a lire 115,500.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possano essere approvati gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di sistemazione e di finimento eseguiti dalla Impresa Maffei lungo il tronco da Ivrea a Quincinetto nella ferrovia Ivrea-Aosta;

2. Che possano approvarsi i maggiori compensi accordati dal collaudatore, in via di transazione, alla Impresa Pasi pei lavori di costruzione del tronco da Cervia al Rubicone nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

3. Che si possano approvare gli atti di collaudo dei lavori di costruzione del tronco da Brescia a Mandolossa, nella ferrovia Parma-Brescia-Iseo, ammettendo i proposti maggiori compensi all'impresa costruttrice in conformità dell'atto di sottomissione da essa accettato;

4. Che non sia il caso di applicazione di multa a carico dell'impresa Industriale italiana di costruzioni metalliche in Napoli, per ritardato compimento di lavori addizionali nella travata del ponte sul Tevere, lungo la linea di Viterbo-Attigliano;

5. Che possa approvarsi l'atto di sottomissione della Impresa L. Rizzi, concernente la sostituzione di una piattaforma girevole di m. 15 ad altra di m. 12 nella stazione di Tagliacozzo, lungo la linea Roma-Sulmona, nonchè la perizia della spesa relativa;

6. Che possa approvarsi la perizia dei lavori addizionali per il consolidamento delle opere del tronco Colli Sante Marie nella ferrovia da Roma a Sulmona, dell'ammontare di L. 245,000 e che possa provvedersi alla esecuzione dei lavori medesimi a mezzo della Impresa costruttrice del tronco predetto;

7. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possano approvarsi i seguenti progetti studiati dalla Società per le strade ferrate Meridionali:

a) progetto per la costruzione di una casa cantoniera al km. 2.487 della linea Cremona-Mantova, con preventivo di spesa di L. 7,900;

b) progetto pell'impianto di un parco vagoni e di un pozzo per rifornitore nella stazione di Mestre per cui è presunta la spesa di L. 125,000;

8. Che possa approvarsi lo schema di atto preparato dal Ministero dei lavori pubblici per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumetnea al Consorzio costituito con Decreto reale del 31 dicembre 1883. Giusta il progetto che ha servito di base allo schema di convenzione la linea partendo da Catania per giungere a Riposto, girando intorno all'Etna percorre una distanza di m. 114,090.73. Nel suo percorso, oltre a quelle di partenza e di accesso, si incontrano le seguenti stazioni o fermate: Giarre, Piedimonte, Linguaglossa, Castiglione, Randazzo, Bronte, Adernò, Biancavilla, Paternò, Misterbianco, Mascoli, S.ta Venere, Maio, Maletto e Santa Maria di Licodia. Nella costruzione della linea sarà adottato il quarto tipo

delle ferrovie economiche, e l'armamento verrà formato con rotaie del tipo Vignole del peso di 25 chil. per metro lineare. La spesa preventivata per la costruzione della linea, ivi compresa la provvista dell'occorrente materiale mobile, ascende a L. 15,300.000 e di questa somma L. 9,665,464 staranno a carico dello Stato, e L. 5,634,536 a carico del Consorzio concessionario. La quota di contributo dello Stato sarà pagata in 9 rate annuali di un milione di lire ciascuna, salvo l'ultima che sarà di L. 1,665,464, a cominciare dal 1893. Il Consorzio concessionario si obbliga di dare la linea pronta per l'esercizio nel termine di tre anni.

Il Consiglio di Stato ha anche dato il suo parere sulla domanda della Impresa Pansera Francesco per esonero di multa nella quale sarebbe incorsa per ritardata fornitura degli scambî occorsi nell'armamento delle stazioni comprese nei tronchi da Cefalù al Fiume Torto, nella ferrovia Messina-Patti-Cerda.

><

Nel periodo di tempo compreso fra il 1° luglio 1887 ed il 31 marzo 1888 le linee componenti la Rete delle ferrovie Sicule hanno dato un prodotto totale di lire 5,451,146 nelle quali il prodotto del mese di marzo p. p. figura per L. 688,512.

><

Il giorno 10 corrente mese si è riunita a Torino la Commissione nominata per l'esame del Pneumoforo, studiato dal sig. Ing. Valle, Capo Sezione delle Ferrovie del Mediterraneo.

Presiedeva l'adunanza il sig. Comm. Bussi, R. Ispettore Superiore delle strade ferrate ed erano presenti: pel Ministero della guerra, il sig. Cav. V. Cortese Tenente Colonnello di stato maggiore; per il R. Ispettorato generale delle strade ferrate, il sig. Cav. Crosa R. Ispettore, Capo del Circolo di Torino; per la Società delle ferrovie del Mediterraneo, i sigg. Ing. G. Silvola e C. Cervini, Capi Sezione Principali, il 1° della Trazione, il 2° del Materiale, il sig. Ing. G. Rocca, sotto Ispettore della Direzione generale ed inoltre il signor S. Pagliani, Professore di fisica al R. Istituto tecnico. Intervenne pure all'adunanza il predetto sig. Ing. C. Valle.

La Commissione per rendersi conto dell'utilità pratica del Pneumoforo per la ventilazione delle locomotive nel passaggio delle gallerie, decise di sottoporlo ad esperimento sui tronchi Bardonnecchia-Modane e Savona-S. Giuseppe onde constatare il suo funzionamento sotto le gallerie del Frejus e della Sella, le quali per ragioni diverse si trovano in difficili condizioni di esercizio.

Tali esperienze ebbero luogo nel corrente mese con ottimo successo, essendosi potuto accertare che l'aria aspirata dal Pneumoforo a poca altezza delle rotaie è scevra da fumo e da vapore ed assai più fresca di quella che circonda macchinista e fuochista sulla piattaforma della loro locomotiva; che l'apparecchio funziona regolarmente ed è facilmente manovrabile.

La Commissione si riunirà nuovamente nel mese venturo per concretare la sua relazione, e terremo informati i nostri lettori del parere che avrà espresso in proposito.

><

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato governativo ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive;

Alla Ditta Fantoni Vincenzo e figli di Alessandria l'appalto della fornitura, impianto e manutenzione siepe di bianco spino sulla tratta Torino Succursale-Brandizzo col ribasso del 14 50 per 0[0;

Alla Ditta Guarnieri Giustino di Roma la costruzione di 13 garette in muratura per ricovero guardiani sul tronco Caianello-Roccavindola della linea Caianello-Isernia col ribasso del 12 50 per 0[0;

Alla Ditta Colletta Michele di Cosenza la costruzione di forni da pane alle case cantoniere del tronco Taranto-Latiano col ribasso del 20 25 per 0[0;

Alla Ditta Fratelli Badoni di Lecco la fornitura in opera della tettoia metallica pel servizio viaggiatori a Livorno S. Marco, col ribasso del 18 per 0[0;

Alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche la fornitura di una piattaforma girevole da m. 8.50 destinata al tronco Spezia-Pontremoli;

Alla Ditta Ing. Giovanni Della Carlina la costruzione della tettoia viaggiatori in stazione di Monza, col ribasso dell'11 per 0[0.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 24,700 per costruzione di un binario di raccordo a Pegli collo Stabilimento Cassanello e la stazione;

L. 4,187 per acquisto di macchinette per l'officina di Taranto;

L. 1,424.59 per applicazione di un canape telegrafico, nella galleria De Franchi;

L. 120 per maggior spesa occorsa nell'impianto bocche d'incendio nella stazione di Napoli:

L. 19,000 per l'acquisto dell'apparato centrale idrodinamico, sistema Bianchi-Servettaz, per manovra degli scambî e segnali, impiantato in via d'esperimento nella stazione d'Abbiategrasso;

L. 4127 per riparazioni al fabbricato passeggieri di Ventimiglia;

L. 2900 per riordino marciapiedi della stazione di Villastellone (linea Torino-Cuneo).

><

Nella seduta del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutasi il giorno 27 andante vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Pritchard Offor e C. di Londra per fornitura di Kg. 40,000 di grasso composto per veicoli per la stagione estiva;

2. Colla Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche di Napoli per fornitura di 30 carrozze di 3ª classe per viaggiatori, senza freno (Serie C);

3. Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino per fornitura di 30 carrozze come sopra;

4. Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 25 piattaforme girevoli complete del diametro di metri 4.50;

5. Colla Ditta Pozzi e Bernoulli di Torino per fornitura di Kg. 160,000 d'olio minerale scuro;

6. Colla Ditta stessa per fornitura di Kg. 160,000 d'olio minerale chiaro;

7. Col « Bochumer Verein » di Bochum per fornitura di 236 paia di ruote a disco con cerchioni in acciaio Martin-Siemens, montate su assi da 12 tonnellate;

8. Colla Ditta Guller Melchiorre di Intra per fornitura di una macchina per profilare le lamiere delle caldaie e di un tornio per le ruote delle locomotive;

9. Colla Ditta Antonio Opessi di Torino per fornitura di 4 bilancie a ponte fisse a rotaia continua con tavolato da metri 5 della portata di Kg. 30,000;

10. Colla Ditta Ferrato Lorenzo di Torino per fornitura di m. c. 200 di legname noce in tavoloni;

11. Colla Société John Cockerill di Seraing per fornitura di 1,800 rotaie in acciaio fuso Bessemer per l'armamento;

12. Colla Ditta G. Raggio e C. successori F. Fischer di Firenze per fornitura di 42,000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle;

13. Colla Ditta Watts Ward e C. di Cardiff per fornitura di 200,000 tonnellate di carbone inglese grosso e minuto;

14. Colla Ditta Alberto Antonio di Bra per appalto lavori di opere murarie in ferro e in legname relativi ai restauri della parte ferroviaria delle due prime arcate verso Bra del ponte sul Tanaro presso Narzole;

15. Colla Ditta Fratelli Invitti e C. di Milano per fornitura di 20 carrozze di 3ª classe per viaggiatori munite di freno ordinario a vite e di altre 10 pure con freno ordinario a vite e con freno Westinghouse.

><

Sappiamo che la Società delle ferrovie del Mediterraneo ha appoggiato presso il R. Ispettorato generale una domanda della Ditta Elefante e Comp. per ottenere la concessione di un prezzo speciale pei trasporti di laterizi da Capua a Napoli. La Ditta stessa, in corrispettiva della concessione, si obbligherebbe ad un traffico minimo annuale di 5,000 tonnellate.

><

Con recente decreto del Ministero dei lavori pubblici e di quello di agricoltura industria e commercio viene disposto quanto segue:

Nella nomenclatura delle merci annessa alle vigenti tariffe della rete Mediterranea è autorizzato l'annullamento della voce: *ferro in tubi fuso — vedi tubi di ghisa o di ferro.* È del pari autorizzato l'annullamento della voce: *ferri in tubi — vedi tubi di ghisa o di ferro fuso* nella nomenclatura delle merci annessa alle tariffe delle reti Adriatica e Sicula. Nella nomenclatura delle tariffe di tutte e tre le reti anzicitate si autorizza poi l'aggiunta della voce: *ferro in tubi — vedi tubi di ferro.* E dell'altra voce: *tubi di ferro (esclusi quelli in lamiera di ferro anche stagnati, incatramati o piombati).* Facendo seguire a quest'ultima voce la indicazione della classe VI per tutte tre le reti, ed inoltre quella della tariffa speciale 116, serie G, e della tariffa locale n. 209 per le sole reti Adriatica e Mediterranea.

><

Le Società delle strade ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno presentato al Ministero del lavori pubblici una proposta di aggiunte alla tariffa locale n. 214 P. V. relativa al trasporto del carbon fossile in partenza da Torre Annunziata (Porto) e da Castellamare di Stabia (Scalo marittimo) per le stazioni di Isoletta, Roccasecca, Cassino ed Arce.

><

La Società delle ferrovie del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale il progetto concernente le varianti di tariffa pel trasporto delle catene di ferro, modificato di accordo con le ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia nel senso voluto dall'Ispettorato medesimo, e cioè coll'assegnamento alle catene di media dimensione dei prezzi della classe 4ª e della tariffa speciale 116 serie D in luogo di quelli della classe 3ª e della tariffa speciale n. 116 serie C; e colla riduzione inoltre per le dette catene da 8 a 7 millimetri del limite del diametro del metallo di cui sono formate.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio e la Direzione generale delle Gabelle, per quanto rispettivamente li riguarda, hanno consentito che venga accordato alla Ditta Vergnaini un prezzo speciale pel trasporto della legna da ardere in partenza da Buccine, con destinazione a Milano, per la via Arezzo-Firenze, con obbligo nella Ditta di trasportare non meno di 500 carri all'anno di merce.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, a nome anche di quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta di modificazione della tariffa relativa ai bozzoli, per regolare il modo di tassazione dei bozzoli sfarfallati, doppi di scarto, lavati e spogli della seta, compressi a meno di 150 chilogrammi per metro cubo.

Giusta la proposta delle Società, pei trasporti dei quali trattasi, dovrebbero applicarsi i prezzi delle serie C e D della tariffa speciale 4 G. V., a meno che non riesca più conveniente alla parte l'applicazione della tariffa speciale n. 2 G. V. in base a 150 chilogrammi per metro cubo.

><

La Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha presentato per approvazione al R. Ispettorato generale la proposta per la istituzione, in via di esperimento, e per la durata di un anno, di una tariffa speciale a base differenziale, a piccola velocità, per il trasporto di pietra-pece a carico completo, in spedizione da Noto e con destinazione a tutte le stazioni della rete.

Lo scopo della nuova tariffa sarebbe quello di sviluppare i trasporti della pietra suddetta, la quale presenta molti vantaggi economici su altre pietre; e di cui abbondano le cave di Ragusa.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali, di accordo con le Autorità locali, ha studiato un progetto di nuovo orario per le linee Brindisi-Gallipoli e Zollino-Otranto, del quale proporrebbe l'attivazione col primo giugno p. v.

Col nuovo orario verrebbe stabilito un treno in partenza da Lecce alle 5.50 ant. con arrivo a Gallipoli alle 7.55 e ad Otranto alle 7.50 ant. sopprimendo gli attuali treni 701 e 703. L'ultimo treno poi partirebbe da Gallipoli alle ore 6 pom. ed arriverebbe a Lecce alle 8.30, in sostituzione dei due treni attuali 716 e 718.

><

La Direzione generale delle strade ferrate Meridionali ha studiato un progetto d'orario per la linea da Foggia

a Lucera che intenderebbe attivare col 1° Giugno p. v. Il nuovo orario risponderebbe meglio di quello attuale ai bisogni degli interessati, specialmente per quanto riguarda la possibilità di arrivare a Lucera poco prima che abbiano principio le sedute del Tribunale e di partirne appena queste vengono chiuse.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Contratto colla ditta Cavanna Gaetano di Genova per lavori di riordinamento e per armamento di binari in stazione di Sampierdarena;

2. Contratto colla ditta Carrara Domenico di Genova per lavori di riparazione ai capannoni *A B* e *C* a Santa Limbania, nel porto di Genova;

3. Contratto colla ditta Arzelà Raffaele di Sarzana per lavori di ampliamento del servizio merci a piccola velocità, in stazione di Nervi;

4. Contratto colla ditta Invitti Fratelli e C. di Milano per la costruzione di travata metallica sul ponte Valanidi 1°, nella linea Taranto-Reggio;

5. Contratto colla ditta Maisano Michele di Reggio Calabria per lavori di rialzo di livellette al predetto ponte Valanidi 1°, e per opere di difesa;

6. Preventivo della spesa di L. 5207.63 occorrente per la posa di un cordone telegrafico ad un conduttore nelle gallerie delle Botte e delle Armi, lungo la linea da Eboli a Metaponto;

7. Preventivo di L. 2760 per la ricostruzione della pavimentazione dei piani caricatori scoperti nella stazione di Spezia;

8. Preventivo di L. 4,300,000 occorrenti per la esecuzione dei lavori necessari a mantenere la continuità dell' esercizio nella galleria Raineri, presso Alba;

9. Preventivo di spesa addizionale di L. 11,000 per ricarico di scogliere nell'argine d'imbuto sinistro del ponte sul Ticino, lungo la linea Milano-Mortara;

10. Preventivo di L. 3170 occorrenti per provvedere alla ricostruzione dei soffitti nelle sale dei tappezzieri e dei tornieri nello stabilimento di Pietrarsa;

11. Preventivo di L. 2070 per lavori di riparazione a due tratti del muro a mare nell'officina di Pietrarsa;

12. Preventivo spesa L. 54,000 necessaria per eseguire i rinforzi occorrenti alla impalcatura metallica del ponte sul torrente Pantano, al chilometro 144.656 della linea Napoli-Metaponto, fra le stazioni di Baragiano e Picerno;

13. Preventivo della spesa di L. 12,300 occorrente per impianto della illuminazione a gas, negli ex magazzini generali di Genova trasformati ad uso magazzini merci a piccola velocità e negli annessi uffici daziari.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle ferrovie Meridionali ha rimesso, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Proposta per lavori di consolidamento del rilevato ferroviario presso il chilometro 242,020 della linea Terontola-Firenze; spesa presunta in L. 2870;

2. Proposta per l' impianto di apparecchio elettrico di controllo ai segnali a disco nella stazione di San Giovanni Val d'Arno, con un preventivo di spesa di L. 2300;

3. Proposta per lavori di consolidamento del manufatto al chilometro 73.955 della linea Bologna-Pistoia; spesa prevista L. 6180;

4. Proposta per la costruzione di una latrina nel fabbricato dei viaggiatori della stazione di Mantova; spesa necessaria L. 1130;

5. Proposta per la formazione di una scogliera a difesa della ferrovia al chilom. 177.400 contro il torrente Topino, nella linea Orte-Foligno-Falconara, con preventivo di spesa rilevante a L. 5200;

6. Proposta per il rifacimento in acciaio di ml. 1288.43 di binario in ferro nella stazione di Lodi;

7. Proposta di lavori di consolidamento ad un tratto di rilevato al chilom. 202.380, della linea Falconara-Terontola; spesa presunta L. 1290;

8. Proposta modificata per l'esecuzione di lavori di ampliamento della stazione di San Valentino al chilom. 31.138 della linea Castellammare Adriatico-Terni; spesa preventivata L. 30,710 escluso il valore del materiale metallico di armamento;

9. Proposta modificata per la sistemazione del servizio merci a grande velocità, del servizio bagagli, e degli uffici del movimento nella stazione di Padova; la spesa all'uopo occorrente ascende a L. 50,390;

10. Proposta per l'applicazione di un apparecchio elettrico di controllo per dischi in stazione di Ravenna; spesa L. 1100;

11. Proposta per lavori di miglioramento da eseguire nelle sale dei verniciatori delle officine di Verona; spesa necessaria L. 8560.

Nuove costruzioni ferroviarie — Il 23 corr. si è proceduto al Ministero dei Lavori Pubblici in Roma all'apertura delle schede presentate per l'appalto a licitazione privata dei tronchi Pisciotta-Castrocucco e Casalbuono-Lagonegro della ferrovia Eboli-Reggio.

Per il primo tronco le offerte sono state due: Impresa marchese L. Medici L. 52,000,000; Impresa Cesaroni-Almagià lire 56,336,000. La scheda Ministeriale essendo di L. 55,500,000, l'appalto è stato deliberato all'Impresa Medici.

Per il secondo tronco sei sono state le offerte: Impresa Cesaroni-Almagià L. 12,790,000; Impresa Vaccari L. 13,860,000; Impresa Menotti-Basevi L. 11,682,000; Impresa Vitali lire 12,500,000; Impresa Benelli L. 10,300,000; Société des Batignolles L. 10,995,000. La scheda Ministeriale essendo di lire 11,000,000,50, è rimasta deliberataria l'Impresa Benelli.

Cronaca parlamentare delle ferrovie — (*Camera dei Deputati*) Nella seduta del 26 corrente, l'on. Mel svolse una sua interrogazione al Ministro dei lavori pubblici circa i ritardi ed altri inconvenienti nell'esercizio delle ferrovie. Rilevò come alla Commissione, incaricata di studiarne le cause, sarebbe accresciuta autorità chiamando a farne parte un membro dell'uno o dell'altro ramo del Parlamento. Notò che molti degli inconvenienti, i quali determinarono la creazione di quella Commissione, sono grandemente diminuiti; altri però perdurano. Chiese che si facciano conoscere alla Camera i risultamenti degli studi di quella Commissione istituita nel mese di novembre.

L'on. Saracco, ministro dei lavori pubblici, premise che la Commissione non deve occuparsi soltanto dei ritardi ed altri inconvenienti verificatisi nelle ferrovie, ma anche dei mezzi più atti ad eliminare quelle cause. Trattasi dunque di andare a fondo di gravi questioni, che riflettono tutte le parti dell'ordinamento ferroviario (1).

La Commissione è composta di uomini competentissimi, i quali rivolgono i loro studi e portano le loro investigazioni presso tutte le amministrazioni interessate ed è per questo che il Ministero si è limitato a chiamare a farne parte uomini che hanno conoscenza speciale della materia.

(1) Ricordiamo, su tal proposito, che nel n. 2 del *Monitore* abbiamo pubblicato il *Questionario* della *Commissione d'inchiesta*.

La Commissione ha raccolto già una grande quantità di documenti e risposte ai suoi quesiti, e tra non molto presenterà le sue conclusioni, che corrisponderanno pienamente allo zelo e allo studio, con cui questa benemerita Commissione ha proceduto nelle sue operazioni.

— Il Presidente della Camera diede poscia comunicazione della seguente interrogazione dell'on. Gabelli, alla quale il Ministro dichiarò di rispondere lunedì prossimo:

« Il sottoscritto domanda d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici sulla pubblicazione delle statistiche ferroviarie. »

Ferrovia Roma-Laurento. — Nello scorso febbraio i signori Luigi Siciliani, Domènico Muratori e Domenico Carocci presentarono al sindaco di Roma la proposta di unire Roma a Laurento; che vuolsi richiamare in vita, riducendola a una stazione climatica di bagni di mare a 25 minuti di ferrovia da Roma.

La ferrovia laurentana avrebbe la sua stazione principale a 600 metri da Porta San Paolo, lungo la via Ostiense; misurerebbe, come andamento planimetrico 17,447 metri in rettilinei contro 6053,55 metri di curve; la pendenza è dell'otto per mille; la gita, come abbiamo detto, non durerebbe che 25 minuti.

Laurento potrebbe insomma dirsi uno dei nuovi quartieri di Roma collocato in riva al mare, colla differenza però che sarà costruito con tutti i precetti dell'arte, con tutte le raffinatezze del buon gusto e dell'igiene, in guisa da ricordare Cannes e Nizza.

Ferrovia direttissima Roma-Napoli — Il Collegio degli ingegneri ed architetti di Napoli, invitato dalla *Lega pel bene di Napoli* a formulare un suo voto al governo per la scelta del tracciato della *direttissima* fra Roma e Napoli, ha testè nominato una commissione composta dei signori ingegneri comm. Alfredo Cottrau (presidente), cav. Angelo Carrelli ed Emanuele Mascoli, perchè sappia il collegio quello che dovrà rispondere conformemente alle sue tradizioni di corpo tecnico e scientifico.

La detta commissione non ha potuto però ancora riunirsi perchè l'ingegnere Cottrau, le di cui opinioni in favore del tracciato interno di cui egli fu il più caldo propugnatore, sono notissime, ha dichiarato per un sentimento di delicatezza che lo onora, di non poter accettare il mandato affidatogli dal collegio, avendo egli dichiarato già da due anni di non voler più occuparsi di una questione divenuta oramai d'indole esclusivamente politica, e che non può più discutersi serenamente dal punto di vista tecnico senza creare screzii ed attriti deplorevoli in un momento in cui Napoli ha bisogno assoluto della concordia di tutti i suoi cittadini per risolvere la questione dello *sventramento* e delle *fognature*.

Le dimissioni del Cottrau sono tanto più rimarchevoli, essendo notorio a Napoli che uno degli altri due egregi componenti della commissione in questione è anche egli favorevole al tracciato interno, e quindi che senza il ritiro del Cottrau il collegio degli ingegneri di Napoli avrebbe probabilmente espresso un voto favorevole alla direttissima interna.

(*Capitan Fracassa*).

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri), nel mese di marzo 1888, confrontato con quello dello stesso mese 1887, fu il seguente:

		Marzo 1888	Marzo 1887
Passeggieri trasportati;	Num.	70,100	75,128 —
» introito;	L.	272,500	290,696.19
Bagagli e cadaveri;	Tonn.	250	290 —
» introito;	L.	25,000	29,988.75
Bestiame trasportato;	Capi	1,260	1,261 —
» introito;	L.	5,500	5,112.45
Merce trasportata;	Tonn.	51,700	54,723 —
» introito;	L.	597,000	568,498.36
Introito complessivo;	L.	900,000	894,295.75
» chilometrico;	L.	3,383.46	3,362.01
Spesa complessiva;	L.	425,000	376,361.24
» chilometrica;	L.	1,597.74	1,414.89
Introito netto;	L.	475,000	517,934.51

Nelle spese di esercizio non sono compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio e sono dedotti gli interessi per censi.

Ferrovie Svizzere (Ferrovia Nord-Est). — Il Consiglio Federale ha trasmesso il 13 aprile il seguente scritto alla Direzione della ferrovia svizzera Nord-Est: « Oggi abbiamo preso le seguenti risoluzioni: 1.o Le variazioni introdotte negli Statuti dall'Assemblea generale degli Azionisti della Società ferroviaria svizzera Nord-Est il 29 dicembre 1887 sono ratificate; 2.o la risoluzione del Consiglio Federale del 6 giugno 1886 (proibizione della distribuzione del dividendo), sarà revocata, appena sia fornita la prova dell'aumento del capitale azioni a senso degli Statuti riveduti in data del 29 dicembre del passato anno ».

Ferrovie Francesi — Il Ministro dei Lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia ferroviaria del *Sud* della Francia ad aprire all'esercizio il tronco Draguignan-Salernes della linea Draguignan-Meyrargues; l'apertura avrà luogo lunedì 30 corr.

Questo tronco è a un solo binario ridotto e misura una lunghezza di metri 30.482; oltre le due stazioni estreme, conta quelle di Flayose, Lorgues e Entrecasteaux-Mentonne.

Ferrovie Spagnuole. — Il Consiglio dei ministri nella seduta del 29 corrente si è occupato della questione della ferrovia di Canfranc. Il ministro degli esteri, il signor Moret, ha insistito sulla necessità di dare esecuzione alla convenzione colla Francia.

Il Governo spagnuolo è di parere doversi, su tal proposito, incominciare dalla costruzione della ferrovia di Canfranc e dare alla Francia tutte le garanzie per la costruzione della linea di Noguera; ma nel medesimo tempo richiederà dalla Francia pari garanzie per la costruzione del *tunnel* tra Urdox e Canfranc.

Ferrovie Bulgare. — Si annuncia dai giornali locali che il Governo bulgaro ha proposto alla Porta di incaricarsi dell'esercizio della sezione Vakarel-Bellova-Sarembey, lunga 57 chilometri, costrutta dalla Società dei raccordamenti.

Siccome, secondo la legge, è il governo bulgaro che deve incaricarsi dell'esercizio della linea Tzaribrod-Sofia-Vakarel, lunga 124 chilometri, così ad esso parve opportuno, per un migliore esercizio, che questo vi guadagnerebbe assai se le due sezioni fossero tenute sotto una sola amministrazione, quella dello Stato.

Tutta la linea sul suolo bulgaro è intieramente costrutta; l'innaugurazione è fissata per il 12|23 del maggio prossimo.

Ferrovie strategiche in Polonia. — In questi giorni venne incominciata la costruzione di sei nuove linee strategiche: la prima unisce Plok a Peisern; la seconda mette in comunicazione Varsavia con Kalisz; la terza è tra Sadormir e Samoza; la quarta è una rettifica della linea Wladimir-Varsavia; la quinta e la sesta sono linee secondarie. Queste nuove linee costeranno non meno di 50 milioni di rubli, e completeranno la rete strategica della Polonia.

Notizie Diverse

Tariffe doganali. — Ecco le proposte che la Commissione per la revisione delle tariffe doganali ha presentato al Governo:

1. Che il dazio delle locomotive senza tender sia portato da 14 a 17 lire; il dazio dei tenders da 10 a 15 lire;
2. Che i dazi sulle altre macchine restino immutati;
3. Che il dazio delle parti di macchine sia da 11 aumentato a 12 lire, ma che intanto il Governo studî se non convenga sopprimere tale voce di tariffa dichiarando che le parti di macchine pagheranno il diritto della materia di cui sono costituite. Se ciò non apparisce conveniente si potrebbe ripartire in tre classi con tre dazi diversi le parti di macchine, secondo che in esse prevale la ghisa, il ferro o il rame, l'ottone e il bronzo;
4. Che il dazio dei filati greggi di cotone da 20 a 30 mila metri sia cresciuto da 30 a 32 lire e quello dei numeri 30 a 40 da 36 a 40 lire, con la riserva di modificare, ove occorra, i dazi dei tessuti relativi e ben inteso subordinatamente alla condizione che questi dazi dei tessuti non debbano almeno subire alcuna diminuzione.

Spetterà al Governo di vedere, in relazione ai negoziati commerciali, se e quando si possano tradurre in atto le proposte anzidette.

Società di Monte Promina. — Il 24 corrente in Torino, nei locali della Banca di Torino, ebbe luogo l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società carbonifera austro-italiana di Monte Promina (Dalmazia), avente la sua sede in Torino.

Presiedeva l' adunanza il vice-presidente comm. Enrico Copello. Dopo compiute le formalità di legge per dichiarare valida la seduta, l' amministratore delegato cav. Luigi Facchetti leggeva una particolareggiata relazione del Consiglio di amministrazione, e presentava il bilancio chiuso il 31 dicembre 1887.

Dalla relazione risulta come si sia verificato un notevole miglioramento morale della Società, ed anzi si sia realizzato un utile di fiorini 4835,90 sull'esercizio 1887, fatto abbastanza ragguardevole dopo che da diversi esercizi, causa la concorrenza dei carboni inglesi ed altri casi fortuiti, la Società era abituata a costanti perdite.

La relazione accenna pure ai nuovi contratti stipulati per la vendita del carbone, che assicurano uno smercio di circa 30,000 tonnellate annue, quantità abbastanza rilevante, che per sè sola basterà a far ottenere dei risultati rimunerativi.

Inoltre la Società si è riservata la facoltà di vendere anche essa in Italia; ed il suo carbone è adoperato da Società ferroviarie, da industrie vetrarie, da fabbriche pel gas, non che da vari altri stabilimenti industriali, specialmente sul litorale adriatico.

Dopo letta la relazione dei sindaci, pienamente favorevole, l'Assemblea approvava all'unanimità la relazione del Consiglio ed il bilancio 1887.

Proceduto si alla rinnovazione parziale del Consiglio di Amministrazione ed alla nomina dei Sindaci e supplenti, risultarono eletti:

A Consiglieri: Bass cav. ing. Vittorio, Saxer Giovanni, Facchetti cav. Luigi, Bianchi cav. ing. Antonio, Siccardi comm. Ferdinando.

A Sindaci effettivi: Sciolla avv. Alberto, Enrico avv. Paolo, Roetti Luigi.

A Sindaci supplenti: Gallia cav. Giuseppe, Fasola cav. Ernesto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		22 Aprile	Aprile 28
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 796	808
» »	Mediterranee	» 621,50	625
» »	Sicule	» 588	—
» »	Sarde (preferenza)	» 275	275
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 375	392
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 548	—
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 304	—
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara Seregno	» 250	250
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 315	315
» »	» 2ª emiss.	» 311	312
» »	Centrale Toscana	» 529,50	529
» »	Meridionali	» 318,50	317
» »	Sarde, serie *A*	» 312,50	312
» »	» serie *B*	» 315,50	315
» »	» 1879	» 314	312
» »	Pontebba	» 472	—
» »	Nord-Milano	» 264	265
» »	Meridionali Austriache	» 294,50	293

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Tramways a vapore della Provincia di Torino. — Il 10 corrente ebbe luogo l'estrazione delle Obbligazioni della Serie *B* portanti i numeri

1751 2058 2086 2527 2532 2732 2890

le quali saranno rimborsate al 1.o ottobre prossimo.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Ministero dei L. P. e Prefettura di Novara (5 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del 2.o tronco della strada nazionale n. 20 detta del Sempione, compreso fra la spalla destra del ponte sul fiume Toce alla Masone ed il confine Svizzero (Vallese), (m. 32,562.65), esclusa la traversa di Domodossola (metri 821,20). Importo annuo ridotto L. 32,322.19. (V. n. 8 e 12 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Alessandria (7 maggio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per costruzione d'una tettoia di un magazzino nella Caserma Decristoforis in Casale Monferrato. Importo L. 11100. Cauzione L. 1100. Lavori compiuti in giorni 60.

Direzione Straordinaria del Genio Militare pei lavori della Regia Marina (Spezia) (8 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione di locali per deposito di materiali della Regia Marina sulla costa orientale del Golfo di Spezia, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 3.55 0[0 su lire 486.000. (V. n. 15 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Alessandria (8 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di una cavallerizza di 2.o ordine, di un corpo di fabbrica per scuderie, della tettoia pel materiale in distribuzione della tettoia pel materiale di mobilitazione, della cucina per uomini di truppa e sistemazione del cortile, per uso di un Reggimento d'Artiglieria divisionale nella piazza d'Acqui. Importo L. 420.000. Cauzione L. 42.000. Lavori compiuti in 200 giorni.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Porto Maurizio (9 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal primo luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazio-

nale n. 33, dal Piemonte ad Oneglia, compreso fra l'asse del ponte sul Tanaro, confine della provincia di Porto Maurizio con quella di Cuneo, e l'incontro della traversa della città di Oneglia (metri 45.052) escluse le traverse del forte centrale di Nava e degli abitati di Pieve di Teco e di Oneglia (metri 1.069). Importo L. 27.140. Cauzione provvisoria L. 2.000. Cauzione definitiva una mezza annata. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Alessandria (9 maggio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal primo luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 28, da Asti a Chivasso, compreso fra la sua diramazione da quella provinciale Asti-Torino ed il confine colla provincia di Torino (metri 36,303). Importo ridotto L. 30,190.81. (Vedi n. 10 e 13 del *Monitore).*

Prefettura di Torino (9 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione di fenili, canili ed altre opere nel fabbricato demaniale ad uso della Scuola superiore di medicina veterinaria in Torino. Importo L. 15,630. Cauzione provvisoria L. 800. Cauzione definitiva L. 1600. Fatali 24 maggio, ore 11 ant.

Comune di Ancona (9 maggio, ore 2 pom., fatali). — Appalto di manutenzione di strade selciate ed altro. Importo annuo ridotto L. 5970. (Vedi n. 15 del *Monitore*).

Municipio di Sant'Angelo de' Lombardi (11 maggio, ore 11 ant., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto. — Appalto delle seguenti opere divise in quattro lotti: 1.o Sistemazione della piazza De Sanctis. Importo L. 69,760; 2. Bonifica del così detto Burrone alla piazza con una condottura per i corsi luridi, ed acque immonde, e con elevazione della corda in fabbrica esistente. Importo L. 23.500; 3. Ampliamento del Cimitero, con la costruzione della cappella, camera mortuaria, ed altre per l'abitazione del custode, e per le autopsie cadaveriche per la spesa di L. 10,433.99; 4. Costruzione di un macello pubblico pel quale è progettata la spesa di L. 6,590. (V. n. 14 del *Monitore*).

Comune di Broni (12 maggio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto della costruzione dell' Ospedale di questo Comune. Importo L. 195,099.50. Cauzione L. 10.000. Fatali 28 maggio, ore 2 pom.

Comune di Serravezza (Lucca) (15 maggio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per la sistemazione e ricostruzione della strada comunale obbligatoria Serravezza-Rio-Magno-Trambisera. Importo L. 152,093.83. Cauzione provvisoria lire 2500. Cauzione definitiva L. 15000. Lavori compiuti in 360 giorni.

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart., (Spezia). (14 maggio, ore 12 merid., unico e definitivo). Fornitura e costruzione di un pontone a scafo di acciaio Martin-Siemens (ferro omogeneo), con verricello a vapore e gru girevole a vapore per salpare ed alzare grandi pesi. Importo L. 103.500. Cauzione L. 10350. Ammessi gli stabilimenti Nazionali.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto dal Ministro della Guerra e per la ferrovia Massaua-Sahati la fornitura di una gran Vasca circolare e 2 Vasche rettangolari.

Direzione del Genio Militare di Venezia. — L'appalto dei lavori in terra, scavi di roccia e costruzione di diverse fabbriche in val Tagliamento presso Osoppo, fu aggiudicato al signor Fontana Nemore, domiciliato a Giaveno per L. 373.039. (Vedi n. 13 del *Monitore*).

Intendenza di Finanza di Catanzaro. — L'appalto per la costruzione della Caserma delle Guardie di Finanza in Agliastro è stato aggiudicato al signor Ferraro Nicola, a Casabona per L. 13,516.36. (V. n. 5, 9 e 12 del *Monitore*).

Città di Torino. — L'appalto per la costruzione di un braccio di porticato con sotterranei e di cripte nella quinta ampliazione del Camposanto primitivo, è stato aggiudicato alla ditta Malcotti, Crida e Durando, Torino, per L. 89,750. Vedi n. 8, 11 e 13 del *Monitore).*

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

28ª Decade — Dal 1° al 10 aprile 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	117.668 76	2.287 67	7.733 56	92.396 25	2.016 57	222.002 81	606 00	366 34
1887	85 754 95	1 855 60	8.567 30	126.117 44	2.434 35	224.729 61	606 00	370 84
Differenza nel 1888	+ 31.813 81	+ 432 07	— 833 74	— 33.721 19	— 417 78	— 2.726 83	»	— 4 50
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 APRILE					
1887-88	2.535 517 15	52.818 16	303.018 90	2.978.508 74	56.595 72	5.926 458 67	606 00	9.779 63
1886-87	3.003.161 33	65.127 78	300.638 28	3.109.741 32	63.002 86	6.541.671 57	606 00	10.794 84
Differenza nel 1888	— 467.644 18	— 12.309 62	+ 2.380 62	— 131.232 58	— 6.407 14	— 615 212 90	»	— 1.015 21
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	5 005 03	43 48	284 96	1.414 86	57 00	6.805 33	64 00	106 33
1887	2.349 55	12 40	223 57	850 70	46 00	3.482 22	31 00	112 33
Differenza nel 1888	+ 2.655 48	+ 31 08	+ 61 39	+ 564 16	+ 11 00	+ 3.323 11	+ 33 00	— 6 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 APRILE					
1887-88	118 393 38	1.609 58	10.499 95	36.135 23	1.145 20	167.783 31	64 00	2.621 61
1886-87	88.885 83	982 95	2.542 60	9.793 73	1.152 15	103.357 26	31 00	3.334 11
Differenza nel 1888	+ 29.507 55	+ 626 63	+ 7.957 35	+ 26.341 50	— 6 95	+ 64.426 08	+ 33 00	— 712 50

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dall' 11 *al* 20 *Aprile* 1888.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio — Rete principale	4050		4027			
» secondaria	531	4581	423	4450	131	—
Media in esercizio . .		4568		4409	159	—
Viaggiatori	1,394,861.16		1,386,844.99		8,026.17	—
Bagagli e Cani . .	77,159.62		71,230 84		5,928.78	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	321,772.73		277,253.73		44,519.00	—
Merci a P. V. . . .	1,554,786 62		1,549,630.90		5,155.72	—
(2) TOTALE .	3,348,580.13		3,284,950.46		63,629 67	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 20 *Aprile* 1888.

Viaggiatori	37,366,425.83	35,051,971.57	2,314,454.26	—
Bagagli e Cani . . .	1,866,412 63	1,703,764.04	162,648.59	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	9,356,873.79	8,570,107 67	776,766.12	—
Merci a P. V. . . .	46,426,441.28	43,755,694.76	2,670,646.52	—
(2) TOTALE . .	95,006,053.53	89,081,538.04	5,924,515.49	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	735.14	742.53	— —	7.39
riassuntivo	20,917.23	20,324.33	592.90	— —

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'* 11 *al* 20 *Aprile* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	oma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori.	3,651.90	14,561 50	1,031.50	3,046 60	1,048.40	3,260.15	1,259.05	3,558.60	5,215.85	1,590.30	4,969.45	4,154.45
Bagagli. . .	54.30	239.85	46.60	59.65	6.00	64.10	»	8.35	376.15	10.80	22.10	282.90
Merci G. V.	400.45	1,707.05	118 50	418 35	204.75	224.70	»	120.05	243.60	38.30	»	45.10
Id. P. V. A.	48.75	1,018.15	»	63.40	»	201.90	»	»	»	50 15	»	11 50
Id. P. V.	3,320.80	4,543.90	1,321.00	2,128 40	2,926.70	1,282.70	31.30	222.15	938.90	871.25	»	988.05
Totali .	7,476.20	22,070.45	2,520.60	5,716.40	4,185.85	5,033.60	1,290.35	3,909.15	6,774.50	2,560.80	1,991.55	5,482.00

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Marzo 1888.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli . . .	Chil. 12	10,166.60	362.05	10,528.65
Torino-Ciriè-Lanzo . .	» 32	27,287.90	8.494.94	35,782.84
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	13,616.50	10,759.15	24,375 65
Santhià-Biella . . .	» 30	25,746.41	23,626.90	49,373.31
Fossano-Mondovì . . .	» 24	3,100.25	376.25	3,476.65
Sassi-Superga . . .	» 3	707.75	»	707.75
Basaluzzo-Frugarolo . .		698.90	120.65	819.55
TOTALE . .		81,324.31	43,739.94	125,064.25

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale L. 3,000,000 — Versato L. 2.750,000

MARCA DI FABBRICA

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMEMDUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO VITTORIO, OZZANO PRESSO CASAL MONFERRATO, SENIGALLIA, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland; di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acque e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre 1,000,000 di quintali - Forza motrice 1000 cavalli-vapore.

La Societá garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la Marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

Società Italiana

PER LE

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima - Sede in Roma - Capitale versato L. 15 milioni.

Convocazione dell'Assemblea generale straordinaria

In seguito a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione l'Assemblea generale straordinaria è convocata per il giorno di sabato 5 maggio 1888 alle ore 3 pom. presso la sede sociale in Roma, via Sistina, N. 48; per deliberare sulle materie di cui nel seguente

ORDINE DEL GIORNO

1. Approvazione della Convenzione stipulata col Regio Governo per la costruzione delle strade ferrate da Scordia a Caltagirone, da Noto a Licata e dalla stazione al porto di Siracusa;
2. Modificazioni allo Statuto e provvedimenti finanziari relativi alla esecuzione della Convenzione di cui sopra.

Gli azionisti possessori di azioni al portatore, per intervenire all'Assemblea, debbono depositarle otto giorni prima della riunione in una delle casse seguenti.

a Roma presso l' Ufficio della sede sociale;
a Palermo presso la Direzione Generale della Società;
a Messina presso la Banca Siciliana;
a Catania presso la Banca di Depositi e Sconti;
a Napoli presso la Società di Credito Meridionale;
a Firenze presso i sigg. Em. Fenzi e C.;
a Livorno presso i sigg. Rodocanacchi figli e C.;
a Torino presso i signori fratelli Marsaglia e C.;
a Milano presso la Banca Generale;
a Genova presso la Banca Generale.

Roma, 18 *Aprile* 1888.

Il Direttore Generale A. BILLIA.

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA

Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. D. GALLOTTI, *presidente.*
Comm. A. ALLIEVI, sen. *vice presid.*
Cav. G. AUVERNY, *idem.*
Comm. L. ARDUIN, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. A. COTTRAU, ing. *consigl.*
Comm. E. CASTELLANO, sen., *idem.*
Comm. G. B. FAVERO, ing. prof. *idem.*
Comm. F. KOSSUTH, ing. nob. *idem.*
Cav. A. CILENTO, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

Lavoro	metri
10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . . *metri*	591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro	273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev.	24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron.	46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio .	108
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova .	108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . .	789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia .	428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli .	13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè	26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino	265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino .	218
3 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino	52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var.	22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . .	114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti	136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . .	185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia	185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma	822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno	46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova	7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze	515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera	24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare	22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . .	54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli	95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila	517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti .	437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . .	111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci	83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano	361
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno	255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . .	35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio	413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id.	28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza	85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli	710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone	261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . .	592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . .	182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz.	57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi .	978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio	1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza	601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti	105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco	252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto	21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara .	343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti .	12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania	17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac.	51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . .	1!
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata .	31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . .	89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani	757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . .	31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna)	151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco .	265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia	46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta .	28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia .	226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica .	23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata .	82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni .	32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso	93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov.	321
14 id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano	83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi	88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . .	434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano	219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia	111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . .	184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . .	12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia	106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia	43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli	408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia	463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . .	35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid.	12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement.	165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari	72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano	86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata	180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . .	58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio	14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano	21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule	12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It.	9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . .	370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea	118
Cavalcavia in Trastevere ferr. »	17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. »	12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria)	833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano	298
2 Id. per la provincia di Girgenti . .	26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia .	36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria .	210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari	313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . .	84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino .	103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . .	53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo .	—
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento	19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno	21
Id sul *Testene*, in provincia »	44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria	17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno	20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza	78
2 ponti sull'*Alcaringi e Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . .	71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova	8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma	51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno	60
2 ponti sul *Cordevole*	—
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto. Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro	916
12 ponti per la provincia di Messina . .	372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila	23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova	14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa	32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto .	72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna	60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso	14
Id. sulla *Frana*, in provincia »	26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta .	22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara	149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio .	50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania .	137
14 ponti sul *Savoca, Forza d' Agro, San Pietro, Fondachello* ecc., prov. di Messina	761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova	190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano .	15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma	28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno .	74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . .	15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto .	40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti	102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno	69
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia	210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta	22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza	41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro	32
12 ponti per la provincia di Mantova . .	606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro	64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano .	30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata .	106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano	22
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa .	107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza	114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma	100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma .	103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma	163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna .	40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona	343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano	25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni	16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza .	60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio .	30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo	70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo .	14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco	20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale	23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino .	52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto .	40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo	19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania	15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino	44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa	145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici	495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra	11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini	75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba .	72
Id. sull'*Anitrella*, Soc. Cartiere Merid. .	27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier	19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari .	43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C.	65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara .	41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici	22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti	12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . .	32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio	48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassiao Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Tedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rev igna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Avvalerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Mauco . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Leguazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Consegli . 14
Id. presso Terni, impresa Costorini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Bonelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l' Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzarin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 170
Ponte sul *Calore*, impr. Cias Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali m. 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa I. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo-Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 500
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 452
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5800
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Samoggia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz. di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde — 1 treno ospedaliero. — 51 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

(THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 30 *Giugno* 1886.

Locomotive	**. . . N.**	**17,930**
Carrozze e carri	**. »**	**102,164**
	Totale N.	**120,094**

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA: Napoli, Corso Garibaldi, 303; Roma, via 4 Fontane, 159; Torino, via Ospedale, 26
FRANCIA, BELGIO, OLANDA: Quai de Iemmapes, 152 Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI — Sabato, 5 Maggio 1888 — NUM. 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

APPUNTI
SULLE DUE DIRETTISSIME ROMA-NAPOLI

Allorquando, anni or sono, il nostro amico Comm. Ing. A. Cottrau sollevò la quistione della scelta di un tracciato per la *direttissima* Roma-Napoli, il nostro giornale sostenne caldamente le ragioni addotte dal Cottrau in favore della linea interna.

Le cifre indicate dal Cottrau non erano però tutte esatte, perchè, come egli dichiarò sin dal primo giorno, il suo progetto non era stato studiato sul terreno che pel solo tratto Napoli-Sparanise, nel mentre per l'altro tratto nuovo Roma-Segni nonchè per le rettifiche alla linea attuale fra Segni e Sparanise, lo studio di massima era stato tracciato su carte topografiche pontificie e napoletane inesatte.

Quindi la spesa totale effettiva della linea *interna* fu trovata dalla Società Mediterranea superiore a quella prevista dal Cottrau, ma sempre però sensibilmente inferiore a quella per la *littoranea*, come ebbe a riconoscere il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici in tre voti successivi.

Intanto l'on. Baccarini ha creduto dover risollevare la quistione in recenti sue pubblicazioni, cercando di dimostrare il contrario dell'asserto del Cottrau, ossia che la *littoranea* è più economica dell'*interna*. A noi non conviene discutere la parte politica e giuridica dei ragionamenti dell'on. Baccarini; ma siccome la quistione è gravissima al punto di vista tecnico ed economico, perchè interessa fortemente le finanze dello Stato, così abbiamo pregato un egregio ingegnere di riferirci il suo parere in proposito.

Qui appresso pubblichiamo integralmente i suoi appunti sulla parte tecnico-economica, lieti di vedere che dessi confermano pienamente i nostri precedenti apprezzamenti; riservandoci di pubblicare nel prossimo numero quelli riguardanti l'esercizio.

I.

Nella *Rivista Generale delle Ferrovie* dell'8 aprile 1888, l'on. Baccarini cerca dimostrare che la cosidetta direttissima *littoranea* è meno costosa di quella *interna;* e questo minor costo lo vuole desumere da un progetto di massima fatto nel 1882 dalla Società delle ferrovie Meridionali.

Ora è bene, anzitutto, avvertire che le Meridionali si trovavano a quell'epoca nella condizione di essere minacciate dal riscatto, di cui stavano per scadere i termini, e di mancare di ogni comunicazione fra le Provincie meridionali e Roma. Era quindi naturale che si adoperassero a scongiurare il pericolo del *riscatto,* come anche era naturale che in un progetto non di sola costruzione, *ma pure di esercizio*, cercassero, dopo l'abolizione, consentita dall'on. Baccarini, della famosa scala mobile, di avere con Roma una comunicazione più diretta e più breve di quella delle ferrovie Romane, per avviarvi i prodotti delle sue linee, della Calabria, delle Puglie e della Sicilia. Le Meridionali potevano adunque benissimo fare allora progetti di massima ed assumere altresì la costruzione della linea littoranea, anche *con qualche scapito*, sicure di esserne compensate ad usura.

Il certo è però che, fra proposte ancora vaghe e trattative, spirò il termine del minacciato riscatto, e quindi, tolto di mezzo quest'incubo ed affacciandosi altre combinazioni per l'esercizio

delle ferrovie italiane, le Meridionali non ebbero più nessun interesse di concretare un progetto per la sola costruzione della linea littoranea.

Ma, checchè ne sia, prendiamo pure le informazioni e le cifre che l'on. Baccarini ci mette innanzi.

Secondo l'on. Baccarini, le Meridionali avrebbero acconsentito, nel 1882, di assumere a loro rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio della linea littoranea, per lire 71 milioni, se *a due binarii*, e per lire 48 milioni, se *ad un solo binario;* con una differenza quindi di lire 23 milioni fra le due ipotesi, ossia coll'aumento del 48 0[0 circa sulla spesa, pel caso del doppio binario.

Se non che, aggiunge l'on. Baccarini, la Commissione dei sigg. Schioppo, Foderà, Goiran, prima, e poi il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nella sua tornata del 15 dicembre 1883, dichiarando doversi variare alquanto il progetto delle Meridionali, portarono la spesa prevista da questa Società, per

un solo binario, da	L. 48,083,720
a (sempre per un sol binario)	» 66,705,000
Differenza in più	L. 18,621,280

Applicando ora alla cifra di 66,705,000 l'aumento già trovato del 48 0[0 per l'aggiunzione di un secondo binario, si ha (sempre con le cifre esposte dall'on. Baccarini) che la *littoranea* a doppio binario costerebbe L. 32,018,400 in più delle L. 66,705,000 ossia L. 98,723,400.

Siccome però con la costruzione della *littoranea*, si risparmierebbero i 14 milioni che rappresentano (sempre come dice l'on. Baccarini) l'importo degli 80 chilometri dei due tronchi Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, i quali resterebbero incorporati nella littoranea, così la cifra di lire 98,723,400 va ridotta a L. 84,723,400 circa. E questa è precisamente la cifra di cui bisogna tener conto nel confronto che si vuol stabilire fra il costo della linea *interna* e quello della *littoranea*, giacchè, nei suoi ragionamenti l'on. Baccarini supponendo sempre l'*interna* col doppio binario, conviene, se si vuol fare un esatto confronto, supporre anche la *littoranea* col doppio binario. E sul proposito giova osservare che il solo fatto del doppio binario rappresenta da sè la possibilità materiale di abbreviare di almeno 30 minuti il percorso Roma-Napoli, prescindendo dalla quistione delle pendenze e delle curve.

Ciò stabilito, devesi tener conto delle seguenti importantissime circostanze:

a) che l'attuale linea Roma-Napoli ha un traffico sempre in sensibile aumento, che ha già raggiunto quasi 40,000 lire al chilometro in quest'ultimo anno, e che si ritiene raggiungerà le 50,000 lire al chilometro fra otto o dieci anni al più;

b) che, ammessa la costruzione della *littoranea*, questa linea non potrebbe servire che al solo ed esclusivo servizio dei viaggiatori fra Roma e Napoli, poichè ai viaggiatori ed alle merci provenienti dalle Provincie napoletane e siciliane converrà sempre di percorrere la linea interna, più breve, anche nello stato attuale, per chi deve toccare Cancello, Caserta, Caianello e Roccasecca. Cosicchè, o si esegua o non si esegua la *littoranea*, bisognerà sempre fra breve raddoppiare il binario fra Roma e Napoli, pel constatato e continuo incremento del traffico, oltre che per ragioni militari imprescindibili.

Da siffatte considerazioni emergono due conseguenze logiche: la prima, che nel confronto fra la spesa per la *littoranea* e quella per l'*interna* bisogna tener conto soltanto delle rettifiche e non già del raddoppiamento del binario sui tratti della linea attuale che resterebbero usufruiti dalla *interna;* la seconda, che dalla stessa spesa per le rettifiche bisognerebbe dedurre quella pel secondo binario sulle dette rettifiche.

Orbene, l'on. Baccarini dichiara che le rettifiche, tutte sommate insieme e tutto compreso pel

doppio binario, costeranno . .	L. 50,000,000
alle quali egli aggiunge per altre spese non specificate e delle quali non si è tenuto conto nelle valutazioni dell'importo della *littoranea*	» 5,500,000
ottenendo così un totale di . .	L. 55,500,000

Ma detraendo da questa somma i 7 milioni e mezzo, valutati sempre dall'on. Baccarini pel raddoppiamento del binario, risparmiati sui 140 chilometri corrispondenti della linea attuale non che per altre considerazioni, rimarrebbero 48 milioni per la spesa effettiva della direttissima *interna*.

Prima di andare oltre non sarà inutile far rilevare che in questo calcolo di spese l'on. Baccarini ammette, per esempio, che il tronco Roma-Segni costerà L 28,507,000, più l'11 0[0 di spese non specificate, ossia L. 31,642,770, mentre nel progetto di legge presentato dal Ministro Saracco alla Camera il 19 aprile 1888 (art. 7) il Governo chiede la facoltà di affidare la costruzione *a cottimo* dello stesso tronco alla Società del Mediterraneo per una somma non maggiore a L. 22,500,000, escludendo però la *fornitura* delle rotaie e del materiale minuto di armamento; e siccome tale fornitura è valutata

a	L. 1,128,000
e quindi aggiungendovi il cottimo di	» 22,500,000
si ha il costo massimo totale di	L. 23,628,000

E, poichè l'on. Baccarini ha valutato quel tronco in L. 31,642,770, si ha una differenza in più di L. 8,014,770, ossia un aumento del 33.9 0[0 sulla spesa effettiva. Se adunque si applicasse questo coefficiente di aumento del 33.9 0[0 adottato dall'on. Baccarini per la Roma-Segni, all'importo complessivo della linea *interna*,

da lui valutato in 55,500,000 lire, si avrebbe che la detta *interna* non costerebbe più 55 milioni e mezzo, come dice l' on. Baccarini, ma circa 41 milioni per il *doppio binario*, e quindi 30 milioni circa per *un solo binario*.

Ma tralasciamo queste considerazioni, ed ammettiamo pure per buone le cifre dell'on. Baccarini. Si avrebbe dunque, secondo le cifre dell'on. Baccarini che

la *littoranea* costerebbe .	L. 84,723,400
e l'*interna*	» 48,000.000
Differenza	L. 36,723,400

Si dovrebbero quindi spendere 37 milioni all'incirca in più per risparmiare forse 15 a 20 minuti di percorrenza, siano pure 25 a 30, fra Roma e Napoli! Questa differenza di percorso è valutata in soli 15 minuti dallo stesso onor. Baccarini, il quale dichiara che con la *littoranea* s' impiegherebbero 4 ore e 25 minuti, e con l'*interna* 4 ore e 40 minuti fra Roma e Napoli; e notisi che egli ottiene questo risultato considerando per la littoranea il primitivo progetto lungo 221,252 metri, mentre il progetto della *littoranea* approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici misura 228,539 metri.

E tutto ciò lasciando che i treni della Mediterranea percorrano il tratto Napoli–Aversa, della rete Adriatica, ora ad un sol binario e con pendenze abbastanza risentite.

Ma pur troppo la differenza non è solo di 37 milioni, come si dedurrebbe dalle cifre dell' on. Baccarini, è invece di *molto superiore*. Bisognerebbe infatti istituire il confronto, non già col prezzo di 71 milioni — valutato nel 1882 dalle Meridionali su di un progetto di massima nel quale non era calcolato, nè un conveniente allacciamento con la stazione di Termini in Roma, nè la costruzione di un' altra stazione speciale in Roma; progetto che, come si è accennato, mirava anzitutto a stornare il danno del minacciato riscatto — bensì confrontare i 48 milioni, calcolati dall' on. Baccarini per l'*interna* a doppio binario, con la cifra corrispondente per la *littoranea*, a doppio binario, chiesta dalla Mediterranea nel 1887, ed allora si vedrebbe che la differenza non è solo di 37 milioni ma sale ad una cifra di molto, ma di molto assai, superiore.

E tale differenza sarebbe al certo più che sufficiente per la costruzione di una linea economica, con pendenza fino al 30 per mille e curve perfino di 200 metri, fra Terracina e Gaeta; ottenendosi così una seconda linea fra Roma e Napoli assai più utile della *littoranea* pei bisogni locali.

Si può star sicurissimi che la Società delle Meridionali, non avendo ora più alcun interesse diretto od indiretto in giuoco, non assumerebbe più la costruzione a *cottimo* della *littoranea* per i 71 milioni chiesti nel 1882; nè che si troverebbe un costruttore serio che accettasse quella cifra con un cottimo rigoroso.

D'altronde, dal momento che l' on. Baccarini trova ora tanto preferibile ed economica la *littoranea*, perchè non accettò egli, allorquando era Ministro dei Lavori pubblici, la proposta che proprio a lui venne fatta dalle Meridionali di eseguirla a cottimo per i 48 o i 71 milioni? Agì prudentemente forse, ma intanto, dal rifiuto di allora dell'on. Baccarini, e dall'altro rifiuto certissimo della Mediterranea di eseguire ora per 71 milioni la *littoranea*, risulta chiaramente che « *non è oro tutto quello che luce.* »

In breve, tutti i ragionamenti dell'on. Baccarini sono poggiati esclusivamente su due fatti di una serietà assai discutibile, allorquando si vogliono mettere a petto l'un dell'altro. Il primo, una offerta fatta nel 1882 dalle Meridionali, di eseguire la *littoranea* per soli 71 milioni, ossia ad un prezzo a perdita, e ciò per scongiurare il pericolo del riscatto della Società. Il secondo, la cifra di 55 milioni circa che egli ammette corrispondere al costo della *interna*, mentre al Ministero dei Lavori pubblici si ritiene che il costo effettivo sarebbe assai inferiore a questa cifra.

Si chiegga adunque alla Mediterranea a qual prezzo eseguirebbe ora la *littoranea* ed allora soltanto potrà stabilirsi un confronto ragionevole fra il costo delle due linee.

NUOVI PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Modificazioni ed aggiunte al disegno di legge presentato il 2 febbraio 1888.

Circa il disegno di legge, presentato il 2 scorso febbraio alla Camera dei Deputati dal Ministro dei Lavori pubblici di concerto col Ministro delle Finanze, abbiamo pubblicato nel n. 9 del *Monitore* il *progetto di legge*, nei n. 10 e 11 la *relazione ministeriale* ed abbiamo dato nel n. 12 un ampio esame degli *allegati* ritraendo e compilando dai medesimi una sola complessiva *tabella generale*, riassuntiva dei pagamenti fatti a tutto il 30 giugno 1887 e degli impegni a scadenza dalla stessa data al 1891-92 e successivi esercizi. Abbiamo inoltre pubblicato: nel detto n. 9 la *convenzione* 18 gennaio colla Società delle ferrovie Meridionali, nel n. 14 la *convenzione* 22 marzo colla Società delle ferrovie del Mediterraneo; e pubblicheremo nel prossimo numero la *convenzione* 18 aprile colla Società per le ferrovie della Sicilia.

In seguito alle due ultime preaccennate convenzioni, stipulate dopo la presentazione del disegno di legge in data 2 febbraio e per soddisfare ad alcune dimande di completamento fatte dalla Commissione della Camera, furono nella seduta del 19 aprile dal Ministro dei Lavori pubblici di concerto col Ministro delle finanze presentate *modificazioni* ed *aggiunte* al precedente disegno di legge.

Pubblichiamo, di conseguenza, i *motivi delle aggiunte e delle variazioni proposte dal Ministero* ed il *testo* delle medesime. Ci riserviamo di dare in altro numero un riassunto delle *tabelle* A e B; ossia degli assegni posti a carico del bilancio dei lavori pubblici per gli esercizi dal 1888-89 al 1896-97 pei lavori di di ferrovie in corso di costruzione e quelli da appaltare e degli assegni per la costruzione di strade ferrate di 4.a categoria.

Motivi delle aggiunte e delle variazioni proposte.

La Commissione eletta dagli Uffici della Camera dei deputati per l'esame del disegno di legge, distinto col n. 106, prendeva unanime, e comunicava ai ministri dei lavori pubblici e delle finanze, la seguente deliberazione:

« La Commissione, deliberando che il presente disegno di legge venga completato a norma dell' articolo 3 della legge 24 luglio 1887, passa alla discussione degli articoli. »

In cospetto di questa deliberazione, che in realtà riproduce ed esprime il concetto dell' art. 3 della legge 24 luglio 1887, n. 4785, il governo del Re si adoperò come meglio seppe, per soddisfare convenientemente il desiderio che gli venne manifestato, e però si affretta a sottoporre al giudizio della Camera elettiva alcuni articoli nuovi, in sostituzione di quelli proposti coi numeri 3, 4 e 5 del disegno di legge presentato nella seduta del 2 febbraio u. s.

E adesso, brevi parole che valgano a chiarire il significato degli articoli proposti.

Siccome i proponenti ne avevano chiaramente annunziato il disegno, si sono, in questo intervallo di tempo, continuate le trattative già prima iniziate colla Società delle strade ferrate del Mediterraneo e colla Sicula, per cedere alle medesime la costruzione di otto sopra le undici linee indicate nell'art. 3 del progetto di legge, al riguardo delle quali si avevano in pronto gli elementi per trattare e conchiudere gli accordi; e si sono per tal modo stipulate le convenzioni in data 22 marzo e 18 aprile, che, insieme a due note illustrative, vengono sottoposte all'approvazione del Parlamento.

Rimarranno così tre sole linee, per le quali si chiedono le stesse facoltà che furono accordate al governo del Re con l'art. 4 della legge del 24 luglio 1887, onde affrettare la costruzione delle linee ferroviarie Eboli-Reggio e Messina-Cerda; ed, a completa assimilazione, si dichiara coll'articolo 4, che anche queste tre linee vorranno essere ultimate nel giro di anni sei, siccome le altre.

L'articolo 5 riproduce nella prima parte la disposizione contenuta nel progetto primitivo, e però non ha mestieri di nuove spiegazioni. A maggiore chiarezza, parve utile soltanto di ricordare, che a termini dell' articolo 2 della legge 24 luglio 1887, il bilancio del 1889-90 è già sottoposto ad un altro aggravio di L. 8,836,215, oltre la quota annuale, talchè lo stanziamento dell' anno salirà a lire 140.836,215.

Ben altrimenti importanti sono le modificazioni e le aggiunte che si propongono alle altre parti dell' articolo stesso, le quali sono ispirate al concetto di soddisfare possibilmente il voto espresso dalla Commissione.

Già nella relazione presentata alla Camera, poi nelle risposte ai quesiti formolati dalla Commissione, i ministri proponenti avevano procurato di spiegare il pensiero ed il proposito del Governo di condurre innanzi ed ultimare, non solamente le linee in costruzione, ma eziandio di intraprendere direttamente e portare a termine, nel giro di otto anni, dal 1889-90 in poi, le rimanenti linee di 2ª e 3ª categoria, nel numero di quattro, che non apparivano comprese negli articoli 1, 2 e 3 del progetto. Posto pertanto che questo piano di esecuzione trovi favore presso il Parlamento, il mezzo più sicuro ed il più efficace a guarentire la esecuzione piena ed intera, dovrà esser quello di imprimere la forma ed il carattere legislativo a codesto programma, di modo che a ciascuna linea venga attribuita ed assicurata la sua dotazione *intangibile* sul bilancio dello Stato, e si possano, con questa sicurezza, appaltare i lavori, comunque distribuiti sopra un periodo d'anni corrispondente agli impegni del bilancio.

In questo senso, e con tali intendimenti, venne preparato il nuovo articolo 5, e fu redatta l'annessa tabella, perchè faccia parte della legge, sulle traccie del quadro n. 4 che andava unito al progetto in esame.

Poche variazioni invero apparvero necessarie, in quella parte che determina gli impegni per le ferrovie che già si stanno costruendo.

Vennero semplicemente eliminati alcuni stanziamenti relativi a linee concesse in costruzione alla Società Sicula, e si elevò il nuovo stanziamento per la Cuneo-Ventimiglia ad una somma ben altrimenti rilevante, che si ritiene indispensabile per condurla a compimento. Fino a questo punto non si tratterebbe adunque di fare altra cosa, fuorchè di sanzionare legislativamente i propositi già spiegati dal Governo. Ma il còmpito era, ed è più difficile, laddove si tratta di regolare le sorti delle quattro linee ferroviarie, alle quali si aveva già in animo di provvedere con le somme disponibili del bilancio, a cominciare dall'esercizio 1889-90. Intendiamo parlare della Bassano-Primolano e della Cosenza-Nocera Tirrena di 2ª, della linea Gaiano-San Donnino, e della Aulla-Lucca di 3ª categoria. Imperciocchè molto imperfette e poco sicure sono le notizie che si possedono sul costo effettivo di queste ferrovie; ma d'altronde se ne sa quel che basta, per essere certi che bisogna abbandonare le previsioni della legge del 1879.

Epperò si è ritenuto prudente consiglio di elevare complessivamente di lire 45,456,000 le antiche previsioni che segnavano la spesa in sole L. 64,544,000 in tutto, e così gli stanziamenti per la costruzione di queste quattro linee si sono proposti per centodieci milioni, senza comprendere le spese generali che verranno conteggiate separatamente.

Altri oneri rimarranno però a carico del fondo delle costruzioni; e, come sta scritto in detto articolo 5, agli impegni corrispondenti si provvederà cogli annuali stanziamenti, senza eccedere perciò la misura annuale stabilita dal Governo.

Con questa opportunità, e nel fine di toglier via ogni dubbiezza che potesse sorgere nella interpretazione dell'articolo 4 della legge 24 luglio 1887, e delle disposizioni contenute nei primi quattro articoli del progetto attuale, venne preparato un articolo nuovo, il 6, nel quale è detto che le somme corrispondenti agli interessi ed alle annualità che lo Stato si assumerà in corrispondenza agli impegni da contrarsi in dipendenza di detti articoli, saranno sopportate dal bilancio del Ministero del Tesoro.

Volendo andare più oltre per corrispondere all'invito della Commissione, occorrono altri provvedimenti, i quali si trovano compenetrati negli articoli 7 ed 8.

Col primo di questi articoli si intende provvedere ad una più celere e sicura comunicazione fra Roma e Napoli, mediante la costruzione a doppio binario di un tronco di ferrovia di circa 48 chilometri del tratto fra Roma e Segni, che verrebbe sostituito all'attuale in esercizio; e si determina inoltre, che al raddoppio del binario sopra la rimanente parte della linea si dovrà por mano entro un determinato periodo di tempo coi fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali delle ferrovie. Ritorna così, in proporzioni più modeste, il concetto medesimo già spiegato dal Governo nel suo primitivo progetto presentato alla Camera nel giorno 18 aprile 1887, che insieme ai vantaggi del notevole accorciamento (undici chilometri) e di un sensibilissimo miglioramento nelle condizioni altimetriche della strada; oltre ad aprire nuovi mezzi di comunicazione a benefizio di paesi non ancora tòccati dalla ferrovia, ed a permettere, che nella costruzione di altre linee di interesse locale si facciano contente le aspirazioni legittime dei paesi che le devono attraversare; servirà certamente ad accrescere la potenzialità della linea intera, ed a far soddisfatte le istanze dell'amministrazione militare, la quale insiste giustamente, che sieno migliorate le condizioni altimetriche del tronco attuale fra Roma e Segni, e si dia

opera sollecita alla costruzione del secondo binario nell'interesse immediato ed urgente della mobilitazione dell'esercito.

Quanto alla spesa, già ridotta sensibilmente nel primitivo progetto, dietro i più accurati studi e le più diligenti revisioni ordinate dal Governo, essa non parrà soverchia di fronte eziandio a quella non piccola che richiederebbe la sistemazione e la posa del doppio binario sul tronco che si tratta di abbandonare.

Nè può destare meraviglia, che il Governo domandi la facoltà di affidarne la costruzione alla Società esercente a rimborso di spesa, poichè importa evitare i facili dissidi, gli inconvenienti ed i pericoli che si potrebbero manifestare nell'esercizio della linea, qualora le nuove costruzioni venissero affidate ad uno o più appaltatori estranei alla Società, con la conseguente facoltà di introdursi, e valersi dell'uso delle stazioni e di parte della linea in esercizio attuale.

Vedrà poi la Camera, se le paia di poter consentire che il Governo venga autorizzato a stipulare un contratto a prezzo fatto, determinando il *maximum* del correspettivo che si possa concedere per la costruzione del tronco di cui è parola.

L'articolo 8 ed ultimo contempla le linee di quarta categoria già concesse, o che il Governo da lunga mano aveva deliberato di voler concedere, in esecuzione, e nei limiti fissati dall'art. 10 della legge del 1879, alcune delle quali vennero retrocesse allo Stato, perchè le costruisca direttamente a sensi dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885.

Anche di queste linee verrebbe assicurata la costruzione, come per le altre, ed il costo delle medesime venne parimenti elevato in considerevole misura sulle antiche previsioni, onde evitare possibilmente nuove e maggiori delusioni.

Una dichiarazione s'è aggiunta, nello scopo di mettere in sodo, che nulla rimane innovato intorno alla materia degli impegni assunti o da assumere, nei modi e termini di legge, per la costruzione delle strade di quarta categoria, e circa la misura dei concorsi che per queste, siccome per le altre linee, sono e devono rimanere a carico dei corpi morali, secondo le prescrizioni delle leggi in vigore.

Ed ora, si aggiunge un quadro riassuntivo degli impegni, che il progetto attuale rimanda al bilancio del Ministero dei Lavori pubblici per il corso del novennio 1888-89 al 1896-97, in confronto degli stanziamenti preveduti ed annunciati necessari dall'amministrazione.

ANNI	Impegni Tabella *A*	Impegni Tabella *B*	Impegni per la Roma-Segni	Totale	Stanziamenti di Bilancio	Somma disponibile
	1	2	3	4	5	6
1888-89	112,333,306.93	»	»	112,333,306.93	132,000,000. »	19,666,693.07
1889-90	105,117,839.29	»	4,500,000. »	109,617,839.29	140,836,215. »	31,218,375.71
1890-91	77,968,725.32	»	4,500,000. »	82,468,725.32	102,000,000. »	19,531,274.68
1891-92	78,701,415.90	»	4,500,000. »	83,201,415.90	102,000,000. »	18,798,584.10
1892-93	36,263,535. »	9,000,000. »	4,500,000. »	49,763,535. »	60,000,000. »	10,236,465. »
1893-94	28,515,538. »	16,000,000. »	4,500,000. »	49,015,538. »	60,000,000. »	10,984,462. »
1894-95	26,673,235. »	21,000,000. »	»	47,673,235. »	60,000,000. »	12,326,675. »
1895-96	22,769,182. »	23,500,000. »	»	46,269,182. »	60,000,000. »	13,730,818. »
1896-97	26,346,726. »	20,000,000. »	»	46,346,726. »	60,000,000. »	13,653,274. »
TOTALI	514,689,503.44	89,500,000. »	22,500,000. »	626,689,503.44	776,836,215. »	150,146,711.56

Però, gioverà ricordare, che il fondo delle costruzioni crescerà di tutto l'ammontare delle somme dovute dai corpi morali a titolo di concorso nelle spese di costruzione delle linee; e d'altra parte, agli oneri già segnati nell'ultimo paragrafo dell'articolo 5 se ne devono aggiungere altri minori fra' quali primeggia quello dipendente dall'acquisto del materiale d'armamento, per talune delle linee concesse o da concedere, che dovrà essere provveduto dallo Stato.

Modificazioni ed aggiunte al disegno di legge.

Agli articoli 3, 4 e 5 sono sostituiti i seguenti:

Art. 3. È approvata l'unita convenzione in data 22 marzo 1888, stipulata fra il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze, *interim* del Tesoro, da una parte, e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo dall'altra, per la costruzione delle linee ferroviarie Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte Santa Venere, Cornia-Piombino e Cuneo-Saluzzo.

È del pari approvata l'unita convenzione in data 18 aprile 1888, stipulata fra il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze, *interim* del Tesoro, da una parte, e la Società italiana per le strade ferrate della Sicilia dall'altra, per la costruzione delle linee ferroviarie Scordia-Caltagirone e Noto-Licata, e del binario di diramazione dalla stazione al porto di Siracusa.

Art. 4. Il governo del Re può stipulare a licitazioni private, udito il Consiglio di Stato, i contratti per la costruzione delle linee ferroviarie seguenti:

a) Dalla marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi per Catanzaro, per i tronchi ancora da costruirsi;

b) Sant'Arcangelo-Fabriano;

c) Casarsa-Spilimbergo-Gemona.

Queste linee dovranno essere compiute entro il termine non maggiore di anni sei.

Fino ad opera compiuta, e definitivamente collaudata, sull'importo dei lavori eseguiti e regolarmente accertati in fine di ciascun semestre, sarà corrisposto agli accollatari l'annuo interesse a decorrere dal giorno dell'avvenuto accertamento dei lavori.

Il pagamento dell'importo totale dei lavori, con l'aggiunta degli interessi scalari, sarà eseguito mediante annualità consecutive ed eguali, in numero non minore di trenta.

Art. 5. Il reintegro ai fondi assegnati a varie linee ferroviarie, fissato pel 1887-88 coll'articolo 2 della legge 24 luglio 1887, n. 4785, è rimandato ai venturi esercizi, e la relativa quota di lire 30,000,000, attribuita al bilancio 1887-88, passerà a carico dell'esercizio 1889-90, in aggiunta a quella già assegnata con detto articolo allo stesso esercizio.

Sul fondo approvato con l'articolo 24 della legge in data 29 luglio 1879, n. 5002 (serie seconda), è autorizzata la spesa di L. 514,689,503.44, per la continuazione dei lavori, e per la costruzione delle strade ferrate complementari indicate nella tabella *A* annessa alla presente legge.

Questa spesa verrà inscritta in distinti capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e ripartita negli esercizi finanziari contemplati nella tabella medesima.

Con annuali stanziamenti distinti in altrettanti capitoli del bilancio stesso sarà provveduto all'acquisto del materiale mobile necessario per le nuove linee ferroviarie; alle quote di concorso dovute dallo Stato nella spesa di costruzione

di strade ferrate di quarta categoria concesse all'industria privata; alle spese di personale e di amministrazione.

Art. 6. Al pagamento degli interessi e delle annualità di cui nell'articolo 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), ed all'articolo 4 della presente, sarà provveduto con le somme che verranno appositamente inscritte in distinti capitoli del bilancio del Ministero del tesoro.

Sul bilancio medesimo graveranno pure le annualità che risulteranno dovute ai termini degli articoli 1, 2 e 3 della presente legge.

Art. 7. È data facoltà al governo del Re di affidare alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la costruzione, a rimborso di spesa, di una linea diretta da Roma a Segni, partendo dal chilometro 6 del tronco in esercizio Roma-Ciampino, la quale, per tutto il nuovo percorso, s'intenderà sostituita alla attuale agli effetti del contratto d'esercizio della rete Mediterranea.

Il termine per dare eseguita ed armata la linea, in modo da poter essere aperta con regolarità e sicurezza dell'esercizio, è stabilito in anni tre, con decorrenza dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione del progetto definitivo di esecuzione.

La linea sarà costruita a doppio binario, osservando le seguenti condizioni tecniche:

a) raggio minimo delle curve mille metri;

b) pendenza massima dieci per mille;

c) le modalità in genere dell'armamento, della soprastruttura, del corpo stradale e delle opere d'arte, saranno quelle delle ferrovie principali, e dovranno preventivamente venire sottoposte al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

È pure data facoltà al governo del Re di stipulare gli accordi con la Società per la costruzione della stessa linea assegnandole in corrispettivo una somma complessiva non superiore a ventidue milioni e cinquecento mila lire, escluso l'importo delle rotaie e del minuto materiale metallico di armamento, da pagarsi in cinque eguali rate annuali a partire dal 1° luglio 1889.

Per la costruzione dell'anzidetto tronco di linea è autorizzata, e ripartita in rate eguali sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1889-90 e per quelli del quadriennio successivo, la spesa di L. 22,500,000.

Coi fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali della rete Mediterranea sarà provveduto al raddoppiamento del binario sulla intera linea Roma-Napoli, ed agli altri impianti su essa necessari, contemplati nel secondo paragrafo dell'art. 59 del capitolato per la rete anzidetta. Tali lavori dovranno essere compiuti entro il termine stabilito per dare aperta all'esercizio la nuova linea da Roma a Segni.

Art. 8. È autorizzata la spesa di L. 89,500.000 per la costruzione delle strade complementari della 4ª categoria, indicate nella tabella *B* annessa alla presente legge.

Tale spesa verrà inscritta in altrettanti capitoli del Ministero dei lavori pubblici, e ripartita negli esercizi finanziari contemplati nella tabella anzidetta.

Sono mantenute ferme tutte le prescrizioni di legge che regolano la materia degli impegni, e la misura dei concorsi dovuti dalle provincie e dai comuni così per queste, come per le altre linee comprese nelle disposizioni della presente legge.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il R. Ispettorato generale ha approvato le proposte fattegli dalle Società per l'orario estivo da attivarsi il 1 giugno p. venturo.

Per la rete Mediterranea sappiamo che, insieme ad altre lievi varianti, andranno in vigore le seguenti modificazioni più importanti:

Fra Torino e Susa viene introdotto in via di esperimento, una coppia di treni merci con viaggiatori, in partenza da Torino e da Susa tra le 11 ant. e il mezzodì.

Fra Mondovì e Cuneo saranno pure istituiti, sempre in via di esperimento, due treni merci con viaggiatori, di cui uno arriverà a Cuneo verso le 7 ant. e l'altro ne partirà verso le 7 1|2 antimeridiane.

Sulla linea Torino-Torre Pellice verranno riattivati i treni festivi dello scorso anno, colla differenza che il festivo da Torino partirà all' una pom. invece delle 11.40 antimeridiane.

Sulle linee Milano-Novara, Novara-Varallo, Novara-Gravellona, Laveno-Milano, Varese-Milano, Arona-Milano, saranno del pari riattivati i treni festivi effettuati durante l' estate dello scorso anno.

Sulla Milano-Chiasso l' orario sarà pure quello dell'estate scorsa.

Un nuovo treno merci con viaggiatori sarà attivato sulla Milano-Pavia, in partenza da Pavia alle 4 pom. per giungere a Milano alle 5.36 pomeridiane.

Il treno direttissimo che parte da Milano e Torino alle 2.30 pom. per Roma viene ritardato di cinque minuti, stabilendone la partenza alle 2,35 pomeridiane

Sulla linea Genova-Pisa il treno 159 delle 4.20 pom., ora limitato a Sestri Levante, sarà prolungato sino a Spezia, e si arresterà invece a Sestri Levante il 161 delle 7.10 pom. Il primo treno da Spezia sarà anticipato per dargli a Pisa una coincidenza verso Roma, ed al 158 (da Pisa, alle 11.25 ant.) saranno prescritte alcune fermate intermedie fra Chiavari e Genova.

Sulla Pisa-Roma si anticipa la partenza da Pisa del 1247 a vantaggio del servizio locale da Livorno e da Pisa verso Grosseto, e i treni accelerati 213 e 214 vengono di poco modificati.

Da Volterra a Cecina l' ultimo treno 776 sarà ritardato affine di porlo in coincidenza immediata col 215 per Grosseto e col 1246 modificato per Pisa.

Fra Roma e Fiumicino il servizio viene migliorato in modo da aver due treni la mattina e due la sera in ogni direzione.

Fra Siena ed Empoli saranno, in via d'esperimento, introdotti due nuovi treni merci con viaggiatori, in partenza da Siena alle 10 e da Empoli alle 10 1|2 antimeridiane.

Sarà inoltre inaugurato il nuovo servizio di treni locali, del quale in questo stesso foglio diamo notizia, fra Genova e Voltri.

⩘

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnati al R. Ispettorato generale il progetto esecutivo del tronco Limone-Tenda misurante una lunghezza di m. 18,231.16 e il progetto di massima del tronco Tenda-Ventimiglia.

Per quest'ultimo tronco venne redatto il progetto di massima, anzichè quello esecutivo, per non essersi il Governo ancora pronunciato sulla scelta fra il tracciato del Colle Ardente e quello del Monte Marta.

La stessa Società ha pure rassegnato al Ministero il progetto del terzo tronco della linea Aulla-Lucca, compreso fra Bagni di Lucca e Ponte di Campia, lungo metri 15,184, progetto della cui ultimazione abbiamo già dato notizia nel numero precedente.

⩘

Il Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo non ha tenuto ieri l'ordinaria adunanza, ed è invece convocato per oggi (5).

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha rassegnato al R. Ispettorato generale il progetto di ampliamento della stazione di Lugo, in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova linea Lavezzola-Lugo.

I lavori considerati nel detto progetto importeranno la spesa di L. 134,861.18 non tenuto conto del valore dei materiali metallici di armamento.

><

La Società stessa ha inoltre sottoposto all'approvazione governativa:

a) il progetto riguardante i lavori di costruzione di fabbricati ad uso alloggio degli impiegati nelle stazioni di Fara-Sabina, Poggio-Mirteto, Stimigliano e Gallese. La spesa preventivata per le opere considerate nel detto progetto, ascende a L. 181,850;

b) il progetto relativo al rifacimento con rotaie in acciaio di un tratto della linea Milano-Bergamo-Peschiera, lungo m. 34,000 ora armato in ferro, e di n. 19 deviatoi semplici. La spesa all'uopo presunta, non tenuto conto del costo del materiale metallico d'armamento, ammonta a L. 278,938.

><

Il R. Ispettorato generale delle strade ferrate, in seguito a domanda della Società concessionaria della ferrovia Napoli-Cuma, ha accordato una ulteriore definitiva proroga di due anni al termine fissato per l'ultimazione dei lavori della ferrovia medesima. Ci consta che la Società suindicata venne invitata a spiegare tutta l'energia necessaria per dare compiuta la linea nel termine stabilito, senza di che verranno attuate le misure di rigore che sono previste nell'atto di concessione.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti pell'allacciamento della tramvia Mantova-Ostiglia nella stazione di Mantova, e per l'ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione medesima. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori, dei quali trattasi, ammonta complessivamente a L. 330,150, da ripartirsi nel seguente modo, cioè: L. 109,000 a carico della tramvia Mantova-Ostiglia; L. 115,000 a carico del fondo costruzioni della linea Mantova-Legnago-Monselice e L. 106,150 a carico dei fondi dell'allegato B.

><

Il R. Ispettorato generale ha disposto per la consegna definitiva alla Società Mediterranea dei tronchi, già in esercizio, da Cajanello a Roccaravindola della linea Cajanello-Isernia.

Vi interverranno, coi delegati della Società, il R. Ispettore Capo del Circolo di Napoli e il Direttore tecnico governativo dei lavori per detta ferrovia.

><

La Società per le strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato il progetto esecutivo del tronco S. Lucido-Fuscaldo della linea Eboli-Reggio litoranea.

Detto tronco misura m. 11,469 e comprende parecchie opere d'arte; l'importo dei lavori è preventivato in L. 6,183,000.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato Generale il progetto di orario dei treni locali tra Genova P. C. e Voltri, che la Società medesima proporrebbe di attivare in via d'esperimento col 25 del corrente mese. Tali treni avranno la velocità di 30 chilometri all'ora, e faranno fermate oltre alle stazioni comprese fra Genova e Voltri, anche nelle località denominate: Porta dei Vacca, Darsena, Zingari, Santa Limbania, San Teodoro, Scoglio Sant'Andrea, Via Bixio, Via Briscata, Multedo, Sant'Antonio e Palmaro.

Nell'intento poi di favorire il movimento dei viaggiatori fra le località servite dai treni sovraindicati, la Società medesima avrebbe deciso l'applicazione di una tariffa speciale alquanto ridotta in conformità di quella in vigore su altre linee.

><

Nel precedente numero abbiamo annunciato che il giorno 14 aprile il movimento in ascesa sulla tratta della ferrovia dei Giovi, compresa tra Pontedecimo e Busalla, aveva raggiunto il massimo a cui si era fin allora toccato, ossia il numero di 1057 veicoli, dei quali 149 a grande velocità.

Orbene, nel giorno 21 detto mese tale numero venne anco superato, essendochè salirono nelle ventiquattro ore, dalla mezzanotte del 20 al 21 alla mezzanotte del 21 al 22, n. 1107 veicoli, dei quali 148 a grande velocità e 959 a piccola. Si effettuarono all'uopo 49 treni, dei quali: 9 in doppia trazione, ossia con due macchine ad 8 ruote accoppiate, delle quali l'una in testa e l'altra in coda; e 40 in tripla trazione ossia con tre macchine pure ad 8 ruote accoppiate, l'una in testa e le altre due in coda.

Avuto riguardo alla pendenza della linea (35 per mille) è questo certamente il più forte ed intenso movimento che si abbia sul nostro continente.

In generale, su tale linea, i periodi di massimo movimento accadono sempre dal sabbato alla domenica, perchè nella notte il Servizio della Manutenzione permette il transito dei treni nella galleria dei Giovi. Nelle altre giornate della settimana, invece, il servizio è sospeso dalla mezzanotte alle 4 ant. per dar luogo alle riparazioni che necessariamente occorrono alla sede stradale; riparazioni che non si possono fare lungo il giorno perchè durante esso i treni si succedono con intervallo di meno di mezz'ora l'uno dall'altro.

><

Durante il mese di marzo p. p. le linee componenti la rete Mediterranea hanno dato un prodotto di L. 10,036,087.48, che unite alla somma dei prodotti dei mesi precedenti dell'esercizio in L. 78,602,390.96, ne risulta un prodotto complessivo dal 1° luglio 1887 al 31 marzo 1888 di L. 88,638,478.44.

Durante i periodi corrispondenti dell'esercizio precedente si ebbero i prodotti seguenti:

mese di Marzo	L. 9,515,060.44
mesi precedenti	» 73,020,558.11
Totale	L. 82,535,618.55

Si ebbe pertanto nell'esercizio in corso un aumento:

nel mese di Marzo	L. 521,027.04
nei mesi precedenti	» 5,581,832.85
Ed in totale	**L. 6,102,859.89**

><

Il prodotto totale ottenuto dal 1° luglio 1887 al 31 marzo sulle linee componenti la rete Adriatica ammonta a L. 76,480,161.48 nelle quali il prodotto del mese di marzo p. p. figura per lire 7,388,234.02. Tenuto conto dei proventi della navigazione del Lago di Garda, il prodotto complessivo, nel predetto periodo di tempo, ascende a L. 76,575,771.37.

><

Le ferrovie Sarde esercitate dalla Compagnia Reale, hanno dato dal 1° luglio 1887 al 31 marzo 1888, un prodotto di L. 1,241,715.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

1. Che possa approvarsi la perizia della somma di L. 14,900, presentata dalla Società delle strade ferrate Meridionali per lavori di riparazione ai fabbricati della linea da Foggia a Manfredonia;

2. Che a piena transazione di ogni vertenza insorta nell'appalto dei lavori per la posa dell'armamento del tronco da Cervia a Rubicone nella linea Ferrara-Ravenna-Rimini, possano accordarsi alla Impresa Pasi i maggiori compensi ammessi dal collaudatore e dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici;

3. Che si possa approvare il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali, per il completamento della massicciata lungo la linea da Viterbo ad Attigliano. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 127,000;

4. Che, con le modificazioni suggerite dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, possa approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, il progetto compilato dalla Società delle ferrovie Meridionali per il consolidamento dell'argine ferroviario al chilometro 170 della linea Orte-Firenze;

5. Che possa approvarsi il progetto d'appalto della fornitura degli scambi occorrenti lungo il tronco da Fognano a Marradi nella linea Faenza-Firenze, e che in base al medesimo possano indirsi i pubblici incanti a termini abbreviati. Per l'appalto di cui trattasi è preventivata la spesa di L. 60,000;

6. Che si possa approvare l'atto di sottomissione della Ditta A. Opessi, ed il relativo capitolato d'oneri relativi alla fornitura di due bilancie a ponte fisso a rotaia continua, per le stazioni di Cordovado e di S. Vito del Tagliamento, lungo la ferrovia Portogruaro-Casarsa;

7. Che non sia il caso di applicazione di multa a danno della Ditta Cattro per ritardo nella consegna di una pensilina metallica in stazione di San Severino nella linea Macerata-Albacina;

8. Che si possa approvare lo schema di atto di sottomissione concordato fra l'Amministrazione governativa e la Impresa G. Ceas, per la tacitazione di ogni vertenza insorta in merito alla esecuzione dei lavori del tronco Altavilla-Benevento, nella ferrovia da Avellino a Benevento;

9. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni necessarie, possano approvarsi i seguenti progetti:

a) progetto presentato dalla Società delle ferrovie Meridionali pei lavori di ampliamento della stazione di Tivoli, nella ferrovia da Roma a Sulmona, con un preventivo di spesa di L. 374,400;

b) progetto presentato dalla Società preindicata per la costruzione dell'argine contenitore delle piene del fiume Vomano, al km. 325.350 della linea Bologna-Otranto, con un preventivo di spesa di L. 41,800;

c) progetto, presentato dalla Società predetta, per lavori di ampliamento del servizio merci in stazione di Riola lungo la linea Bologna-Pistoia, pel presunto importo di L. 36,341;

d) progetto presentato dalla Società Veneta di pubbliche costruzioni per lavori di ampliamento della stazione di Carroceto, lungo la linea Albano-Anzio-Nettuno;

e) progetto presentato dalla Società per le strade ferrate della Sicilia per la espropriazione, a titolo di servitù di passaggio nel territorio di Bagheria, per la ferrovia da Palermo a Porto Empedocle.

><

Il ministero del Tesoro, dopo esaminato lo schema di convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio ad un Consorzio appositamente costituito, della ferrovia denominata Circumetnea, avrebbe dichiarato che da parte sua nulla si avrebbe da osservare a che si addivenga alla stipulazione definitiva dell'atto medesimo.

><

Col giorno 1° del prossimo mese di giugno saranno riattivati sulla linea da Udine a Pontebba i treni diretti 53 e 56 che erano in vigore lo scorso estate.

A tale provvedimento la Società delle strade ferrate Meridionali è addivenuta in seguito alla disposizione presa dalle ferrovie Austriache dello Stato di riattivare nella prossima stagione estiva i treni notturni 901 e 902 Leoben-Pontebba.

><

La Società di Navigazione generale italiana ha determinato di accordare il consueto ribasso del 30 per cento a favore di coloro che prenderanno parte al quarto Congresso nazionale dei Ragionieri, indetto a Bologna pel mese di settembre p. v.

><

Il Consiglio delle Tariffe ha fatto nell'ultima sua sessione vive raccomandazioni perchè si studino gli ulteriori possibili miglioramenti nelle tariffe pel trasporto degli agrumi, affine di dare incremento sempre maggiore a quel traffico.

In seguito a tale voto, il R. Ispettorato generale si è rivolto alle Società ferroviarie interessandole a studiar l'argomento e presentare le loro proposte.

><

In base ai risultati della gara tenutasi presso la Società del Mediterraneo il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha aggiudicato alla Ditta Donnarumma Beniamino di Portici l'appalto dei lavori pel riordino della stazione del Greco col ribasso del 20 05 per 0[0.

><

Gare aperte dalla Società del Mediterraneo. — Appalto lavori di costruzione muri di chiusura fra il

ponte Allaro e la stazione di Caulonia, sulla linea Taranto-Reggio dell' importo approssimativo di lire 15,000. La presentazione delle offerte dovrà essere fatta per le ore 10 ant. del 14 andante.

Appalto lavori di riordino marciapiede in stazione di Villastellone. Importo L. 5,560. Le schede d'offerta verranno dissuggellate alle 10 ant. del 14 corrente.

Lavori d'impianto di siepi lungo la linea Torreberetti-Pavia. Importo L. 11,900. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 19 andante.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo:

L. 6,000 per lavori al ponte sul Tevere presso Roma S. Paolo per migliorare le condizioni del contrappeso della campata mobile;

L. 10,100 per rifacimento binario in acciaio di metri lineari 1296 in ferro lungo il tronco Villastellone-Trofarello;

L. 34,400 per completamento gettata massi naturali a difesa dell'argine stradale fra le stazioni di Prà e Voltri;

L. 1,700 per costruzione di latrine isolate in stazione di Chiavari;

L. 5000 per la ricostruzione parziale dei piedritti nella galleria di Castagnole;

L. 1460 per completare l'arredamento in stazione di Ospedaletti (linea Genova-Ventimiglia).

L. 2300 per ricarico dell'argine fra i chilometri 299+300 e 299+315 della linea Cancello-Avellino;

L. 900 per modificazioni al fabbricato viaggiatori di Tortona;

L. 28,000 per rifacimento in acciaio del binario Mediterraneo sul tronco comune da Taranto alla biforcazione delle linee di Reggio e di Bari;

L. 4500 per lavori di risanamento nella galleria Albano (linea Napoli-Metaponto).

><

Dai Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori pubblici, sono stati firmati i seguenti decreti relativi al servizio delle tariffe ferroviarie:

1. Decreto col quale è autorizzata l' istituzione, in via di esperimento, per un periodo non minore di un anno, della tariffa locale n. 204 piccola velocità pel trasporto di pietra pece a carro completo, in servizio interno della rete Sicula, per le spedizioni da Noto a tutte le altre stazioni della rete;

2. Decreto col quale è autorizzata l'estensione dei prezzi, per il percorso italiano, della tariffa speciale comune n. 10, piccola velocità italo-francese, ai trasporti di ghisa greggia, in partite di almeno 5000 chilog. per ogni spedizione, in partenza dalle stazioni italiane ed in destinazione di quelle francesi ammesse alla tariffa speciale suddetta, giusta la proposta all'uopo fatta dalle due Società delle ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico:

3. Decreto col quale è autorizzata l'aggiunta nella nomenclatura delle vigenti tariffe della voce nuova — « cotone in faldelle » — con l' indicazione della classe IV W e della tariffa speciale comune n. 107 serie G: e l'aggiunta sarà fatta eziandio alla nomenclatura di quest' ultima tariffa serie G, mentre alla serie I della stessa, alla voce « cascami di cotone, di filati o di tessuti di cotone in balle » sarà posta la indicazione « escluse le faldelle » e ciò pei trasporti in servizio cumulativo fra le tre reti.

Per quelli invece in servizio interno della rete Sicula, la classe da assegnarsi al cotone in faldelle è la IV W e la speciale n. 101, serie G per cinque tonnellate, giusta la proposta fatta dalla Società esercente della rete Adriatica in nome e per conto anche delle ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Condotta d'acqua per il rifornitore della stazione di Ronco-Scrivia lungo il tronco Mignanego-Ronco della ferrovia succursale di Giovi;

2. Progetto per la costruzione di argine al torrente Calopinace lungo la linea Taranto-Reggio;

3. Progetto di un sottovia obbliquo sulla strada Appia Nuova lungo il 2° tronco Pantanelle-Albano della ferrovia dei Castelli Romani;

4. Progetto di una tramvia a vapore da Borgo S. Donnino a Salsomaggiore;

5. Progetto per consolidamento del piazzale interno della stazione di Comitini lungo la linea Palermo-Porto Empedocle.

6. Progetto di appalto dei lavori di armamento del tronco Robilante-Vernante, lungo la ferrovia Cuneo-Ventimiglia;

7. Progetti delle parti murarie dei ponti sui torrenti Tiepido, Gherbella e Grizzaga e della travata metallica pel ponte sul Tiepido lungo il 3° tronco S. Donnino-Modena della ferrovia Modena-Vignola;

8. Progetto d'ampliamento dalla stazione di Modena per le ferrovie Modena-Sassuolo-Finale e Modena-Vignola;

9. Progetti modificati dei tronchi della ferrovia Verona-Caprino;

10. Progetto d'ampliamento della stazione di Usmate lungo la ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno;

11- Progetto di deviazione della ferrovia Bologna-Pistoia presso Pioppo di Salvaro attraversando il fiume Reno;

12. Tipi di travate metalliche per tre viadotti lungo la linea Isili-Sorgono;

13. Impianto di una piattaforma nella stazione di Albacina lungo la ferrovia Macerata-Albacina.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Preventivo di L. 31,600 occorrenti per il riordinamento e rinforzo delle capriate e coperture dei fabbricati delle nuove officine di Torino P. S., danneggiate dalle straordinarie nevicate del corrente anno;

2. Preventivo di L. 4200, occorrenti per riparazioni di danni causati alla copertura delle predette officine per la causa preaccennata;

3. Preventivo suppletivo di L. 18,210, occorrenti in più di quello approvato per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia dal fiume Sele tra i chilom. 96,279 e 96,441 della linea da Napoli a Metaponto;

4. Preventivo di L. 1780, occorrenti per il riordinamento di una frana nella trincea di Renaccio, lungo la linea da Empoli a Chiusi;

5. Preventivo di L. 1730, occorrenti per la ricostruzione del muro del piano caricatore scoperto nella stazione di Cancello;

6. Preventivo di L. 1020, necessarie per la ricostruzione del vôlto al manufatto al chilom. 291.457 della linea da Taranto a Reggio;

7. Contratto stipulato con la ditta Ratto e Raggio di Genova e Tassara Filippo e Figlio di Voltri per la fornitura di 1284 molle a balestra e n. 1410 molle a bovolo occorrenti per 240 carrozze e per 80 bagagliai recentemente appaltati;

8. Contratto colla ditta Van der Ziper di Deutz per la fornitura di 190 assi montati, classe 28, destinati a 95 carri pure appaltati di recente;

9. Contratto colla ditta Tassara Filippo e Figlio di Voltri per la fornitura di 380 molle di sospensione e di 57 molle di trazione e repulsione destinate ai 95 carri predetti.

— La medesima Direzione Generale ha presentato gli elaborati di gara per l'appalto delle seguenti forniture:

1. N. 900 stecche piane del tipo ordinario, mod. 2 (nuovo Vignole), della lunghezza di m. 0,40 e del peso approssimativo di chilog. 4100 e di n. 3600 stecche a suola per scambi e crociamenti, del modello come sopra e del peso approssimativo di Kg. 26,400;

2. Materiale accessorio in ghisa e ferro per scambi e crociamenti del peso approssimativo di Kg. 185,000 di ghisa e 27,400 di ferro;

3. N. 24,890 bolloni speciali per scambi e crociamenti del peso approssimativo di Kg. 32,470;

4. N. 750 barre in acciaio ferro Bessemer e Martin per aghi di scambi di via, del peso approssimativo di Kg. 207,000;

5. N. 430 cuori d'acciaio fuso, capovolgibili semplici e doppi per crociamenti di via, del peso approssimativo di Kg. 151,200.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle ferrovie Meridionali ha rimesso, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Proposta di lavori da eseguire alle case cantoniere, ai manufatti ed ai fabbricati lungo la linea Milano-Bergamo. Spesa preventivata L. 2000;

2. Proposta per la ricostruzione del pavimento nel piano caricatore coperto nella stazione di Padova. Spesa prevista L. 9850;

3. Proposta per il prolungamento del binario di raddoppio in stazione di Roverbella, nella linea Modena-Verona. Spesa L. 2850;

4. Proposta di costruzione di una scogliera a difesa del ponte della Gualchiera, al chilom. 54.600 della linea Bologna-Pistoia. Spesa occorrente L. 1700;

5. Proposta per l'impianto in stazione di Brescia di un nuovo binario tronco per il servizio merci delle ultime classi. Spesa preventivata L. 6498;

6. Proposta per il ricarico di massicciate lungo la linea da Foggia a Lucera. Spesa necessaria L. 15,000;

7. Proposta di lavori di difesa contro le corrosioni del torrente Reno, presso il chilom. 22,772 della linea Bologna-Pistoia. Spesa presunta L. 1100;

8. Proposta per il completamento della massicciata nel piazzale delle merci a piccola velocità della stazione di Parma. Spesa prevista L. 34,600;

9. Proposta per completare le chiusure della linea Legnago-Monselice. Spesa necessaria L. 1820;

10. Proposta per l'impianto della stazione di Calenzano al chilom. 12.427 della linea Pistoia-Pisa. Spesa preventivata L. 125,485;

11. Proposta dei lavori occorrenti per le banchine della piattaforma stradale lungo il tronco di ferrovia da Porto d'Ascoli ad Ascoli-Piceno. Spesa prevista L. 9500;

12. Proposta per il risanamento e ricarico della massicciata in diverse tratte del tronco Galliera-Ferrara, nella linea Bologna-Pontelagoscuro. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 63,000;

13. Proposta per l'impianto di una comunicazione verso Treviglio fra i due binari principali. di una bilancia a rotaie continue o di un apparecchio Viguier nella stazione di Cassano lungo la linea Milano-Venezia. Spesa prevista L. 7743;

14. Costruzione di una casa cantoniera al Km. 143×431 della linea Peschiera-Venezia. L. 8430.

15. Allacciamento della tramvia Mantova-Ostiglia colla stazione di Mantova ed ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione medesima. L. 330,150. (Vedi *Informazioni*).

16. Rifacimento in acciaio di chilom. 34+060 di binario in ferro e di n. 19 deviatoi lungo il tronco Bergamo-Rovato. L. 269,150.

Ferrovia Viterbo-Corneto. — Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, ripreso in esame il progetto di massima per una ferrovia da Viterbo a Corneto Tarquinia, ha emesso il parere che in linea tecnica sia meritevole di approvazione, ritenendo il costo complessivo di L. 7,300,000.

In quanto però alla sovvenzione governativa richiesta dal Consorzio, il predetto Consiglio ha opinato, che non possa accordarsi nè la massima di L. 3000 al chilom., perchè il prodotto lordo dell'esercizio non potrà coprirne le spese, nè una minore perchè non sarebbe sufficiente a completare la somma necessaria per la costruzione della linea.

Tramvie di Napoli. — I risultati di questa impresa continuano ad essere favorevoli, come ben lo dimostra il continuo aumento dei prodotti.

Ecco su questo proposito lo stato comparativo dei prodotti e delle spese nei due ultimi anni:

		1886	1887
Proventi dell'esercizio . . .	L.	1,850,919	2,029,546
Spese per l'esercizio . . .	»	1,021,605	1,076,477
Introiti netti	L.	829,314	953,069
Beneficio netto dell'esercizio, dedotti gli ammortamenti . . .	L.	615,936	723,353

Nonostante i molti e gravi lavori compiuti, in compenso dei quali la Società ha ottenuto un prolungamento della concessione, e nonostante i lavori a compiersi, per i quali fu necessario nel 1887 emettere una seconda serie di obbligazioni, l'esercizio 1887 fu chiuso con aumento nel dividendo alle azioni.

Tramvie di Firenze. — Pubblichiamo la stato comparativo dei prodotti e delle spese nei due ultimi esercizi:

		1886	1887
Proventi dell'esercizio . . .	L.	677,605	740,913
Spese per l'esercizio . . .	»	443,400	472,825
Introiti netti	L.	234,205	268,088

Dedotte tutte le passività, il residuo attivo del conto profitti e perdite è di L. 134,131. Di queste: L. 6662 furono portate alla riserva, che tocca così a L. 32,242; L. 120,000 sono di-

stribuite agli azionisti in ragione di L. 8 per azione; lire 7,469 furono portate a saldo nuovo.

Durante il 1887 furono compiuti molti lavori di migliorie e di impianti sulle linee, e così pure molti stabili furono ampliati.

Circa la costruzione delle nuove linee proposte dalla Società al Municipio nulla si può ancora dire, perchè il Municipio non ha ancora presa alcuna decisione. Credesi tuttavia che sia prossima la soluzione della questione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Greche. — Il governo Greco ha testè accordata definitivamente alla Società Internazionale di costruzione, di Braine-le-Compte, la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia da Myli (golfo di Nauplia) a Kalamata (Morea). Questa ferrovia, lunga 180 chilometri attraversa il Peloponneso da nord-ovest a sud-est.

La costruzione è intrapresa per conto del governo greco mediante il pagamento, a *forfait*, di 25,000.000 di lire. Questa somma è fornita dallo Stato in obbligazioni al 6 per 0[0; l'interesse e l'ammortamento sono garantiti direttamente dal governo, mediante ipoteca sulla linea stessa.

L'esercizio sarà fatto dal concessionario, o dalla compagnia che egli costituirà, pagando un prelevamento fisso di 4000 lire per chilometro oltre il 50 per 0[0 dai proventi brutti realizzati sulla linea. Lo Stato si riserva il diritto di riscatto della medesima dopo un periodo di venticinque anni.

Le linea Myli-Kalamata è a un solo binario a scartamento ridotto, come tutte le altre linee costrutte in Grecia, cioè quella Pireo-Patrasso-Peloponneso e quella della Tessaglia.

Ferrovie Russe. — Il Ministro delle finanze di Russia studia il progetto di riscattare le linee da Varsavia a Vienna, da Varsavia a Bronberg e da Varsavia a Terespol.

Il riscatto da parte dello Stato, delle ferrovie Orel-Griazi, Mosca Yaroslaw-Wologda, Kursk-Kiew, Mosca-Riazan e Kasau-Koslow avrebbe già dovuto aver luogo nello scorso anno; ma i contratti colle Società concessionarie dell'esercizio di tali linee furono prolungati sino al 12 marzo 1895.

— L'amministrazione della strada ferrata da Pietroburgo a Tsarskoè-Selo festeggia in questi giorni il cinquantennario di questa linea, la prima che sia stata aperta in Russia. L'inaugurazione di essa fu fatta il 30 ottobre 1837 alla presenza dell'Imperatore Nicola; ma la linea non fu aperta all'esercizio che nell'aprile 1838. Questo fu il primo tratto della grande attuale ferrovia del Baltico, che collega Narva, Reval, Dorpat, Porto Baltico.

La stazione di Gatchina, divenuta ora centro importante ferroviario, era insufficiente ed inoltre è troppo vicina al palazzo Imperiale. Si sta perciò costruendo una nuova e vasta stazione, alla quale sarà annesso uno speciale padiglione Imperiale.

Ferrovie nella Colonia del Capo. — La costruzione delle ferrovie nella Colonia Inglese del Capo di Buona Speranza ha avuto il suo maggior sviluppo nell'ultimo decennio. Il primo progetto di comunicazioni ferroviarie è dovuto alla iniziativa del governatore sir George Grey, il quale inaugurò la prima linea da Cape-Town a Wellington nel 31 marzo 1859. Questa linea, lunga 58 miglia, fu costrutta da una Compagnia inglese sotto garanzia di una rendita annua del 6 0[0 sopra una somma di 500 000 sterline. Nel 1862 una Impresa privata costruì, senza chiedere sussidi o garanzie, una linea da Salt River a Wyaberg, e poco dopo un'altra Compagnia privata iniziò la costruzione di un tronco da Port Elizabeth a Uitenhage. Queste linee poi passarono nelle mani del Governo.

Nel 1874 la scoperta delle miniere diamantifere del *Griqualand West* rese indispensabile l'unione dei principali porti coll'interno, e le ferrovie ebbero un grande sviluppo penetrando fino a Kimberley e negli stati liberi di Orange.

Al principio del 1886 erano aperte al pubblico 1599 miglia di ferrovia che costavano in tutto 13,407,385 lire sterline e che si dividono in tre sistemi detti *Western system, Midland system, Eastern system.* Sarebbe lungo descrivere a quali importanti opere di ingegneria abbia dato luogo questa rete ferroviaria, che in certi punti si arrampica fino a 1409 metri di altezza, e ci limiteremo ad accennare al ponte di *Good Nope* gittato sopra il fiume Orange. Questo ponte è lungo metri 410 e posa su 9 pilastri di granito; si eleva per 28 metri sopra al livello dell'acqua; ha costato circa due milioni ed è stato costruito in poco più di un anno.

Tutti i vagoni, carri, rotaie, ecc., occorrenti alla manutenzione della ferrovia sono costruiti nella Colonia, ed il carbone impiegato è tolto da miniere locali.

Notizie Diverse

I premi per le costruzioni marittime. — La *Gazzetta Ufficiale* del 1° maggio pubblica il seguente decreto:

« Articolo 1. Per effetto della nuova tariffa doganale, alla costruzione degli scafi, delle macchine e delle caldaie delle navi mercantili fabbricate nei cantieri nazionali, secondo la legge 6 dicembre 1885, n. 3547 (serie 3ª), oltre i compensi stabiliti dalla legge stessa, è accordato un maggiore compenso nella seguente misura:

a) Per gli scafi delle navi a vapore ed a vela in ferro ed in acciaio, per ogni tonnellata di stazza lorda lire 17.

b) Per gli scafi delle navi a vela in legno, per ogni tonnellata di stazza lorda lire 2.50.

c) Pei galleggianti in ferro ed in acciaio, per ogni tonnellata di stazza lorda lire 7.50.

d) Per le macchine ad uso della navigazione, per ogni cavallo indicato lire 2.50.

e) Per le caldaie ad uso della navigazione e per la riparazione di quelle già costruite in Italia, per ogni quintale lire 3.50.

Per la costruzione di galleggianti in ferro ed in acciaio per conto della Marina militare e di altre amministrazioni governative sono dovuti gli stessi compensi.

« Articolo 2. Alla costruzione nei cantieri nazionali delle navi da guerra, degli apparecchi e delle macchine ausiliarie di bordo, sono accordati i seguenti compensi:

a) Per gli scafi delle navi da guerra in ferro ed in acciaio, per ogni tonnellata di stazza lorda lire 50.

b) Per le macchine delle navi da guerra, ad uso della navigazione, per ogni cavallo indicato lire 8 50.

c) Per le caldaie delle navi da guerra, ad uso della navigazione e per la riparazione di quelle già costruite in Italia, per ogni quintale lire 9.50.

d) Per gli apparecchi e le macchine ausiliarie di bordo, per ogni quintale lire 11.

« Articolo 3. Ai maggiori compensi stabiliti dall'articolo primo, ed ai compensi di cui all'articolo secondo non avranno diritto:

1°. Le costruzioni di scafi, macchine e caldaie delle navi mercantili e degli apparecchi e macchine ausiliarie di bordo quando siano state cominciate anteriormente al primo gennaio 1888;

2°. Le costruzioni di scafi, macchine e caldaie delle navi da guerra e di galleggianti per conto di amministrazioni governative, se i relativi contratti siano stati stipulati anteriormente al primo gennaio 1888. »

I lavori geodetici. — Il giorno 23 dello scorso mese di aprile si è adunato in Roma, presso il Ministero delle Finanze, il Consiglio Superiore dei Lavori Geodetici dello Stato ed il suo Presidente, generale Annibale Ferrero ha posto per tema di discussione il modo di regolare le incombenze e l'azione del detto Consiglio, onde resti determinata l'influenza che questo può esser chiamato ad esercitare sui lavori di misura e di rilievo che si facciano nel Regno, a cura e opera dello Stato.

Come concetto risolutivo fondamentale al quesito, il Consiglio ha stabilito che la sua influenza debba essere soltanto consultiva e tale da non sopprimere mai le responsabilità dell'Amministrazione o della persona cui incomba l'esecuzione dei lavori, nè da elidere in qualsiasi modo l'azione libera del Ministero che li commette; affermando però la massima che le decisioni del Consiglio divengono esecutorie, quando il Ministero cui si riferiscono le abbia approvate.

Inoltre il Consiglio ha inteso di bene stabilire che tutti i lavori geodetici, altimetrici, planimetrici, idrografici, metrologici e simili, eseguiti per conto dello Stato, devono essere portati a sua conoscenza, onde possa trovarsi sempre in grado di dare gli opportuni consigli e vigilare a che i lavori si compiano secondo gli ultimi progressi della scienza.

Il Consiglio ha voluto anche riservata a sè stesso la facoltà d'iniziativa a proporre tutti quei lavori geometrici che l'interesse e il decoro dello Stato rendono desiderabili o la scienza segnali, specialmente per quel che può concernere lo sviluppo degli stabilimenti governativi incaricati dei lavori geometrici ed ha confermato il parere che anno per anno i Commissari delle Amministrazioni che si propongono di eseguire lavori e misure topografiche, ne debbono porgere avviso all'Ufficio di presidenza, acciò il Consiglio possa in tempo prendere conoscenza per pronunziarsi in merito, riservando pur tuttavia ad ogni Ministero ed a qualsiasi epoca, la facoltà di sottomettere alla Presidenza quei progetti che si vorrebbero attuare, onde toltili in esame, esso possa suggerire anche quelle modificazioni che potrebbero rendere i lavori più proficui, intorno ai quali e al processo di eseguimento, ogni Ministero ed Amministrazione dovrà poi presentargli una esatta relazione.

Per tal modo vengono portati a conoscenza di ogni Amministrazione e del publico i lavori che finora rimanevano ignorati negli archivi.

Col Consiglio Superiore dei lavori geodetici dovranno quindi mantenere costanti rapporti tutti gli Stabilimenti governativi incaricati di rilievi e misure come l'Istituto geografico militare, l'Ufficio idrografico della R. Marina, l'Istituto geologico, la Commissione superiore dei pesi e misure, gli Uffici catastali; ed il Consiglio a sua volta, sarà tenuto a dare ad ogni Amministrazione dello Stato, ed eventualmente anche ai privati, gli schiarimenti che potrebbero essergli richiesti.

Per tal modo restano evitate le duplicazioni che si sono talora verificate con manifesta perdita di tempo e di danaro.

La Presidenza del Consiglio coi dati che gli perverranno dai diversi Uffici compilerà una relazione annua cui potranno essere aggiunte quelle proposte ed osservazioni che riterrà opportune.

Carro ferroviario per il trasporto del pesce vivo. — Due ingegneri danesi, i signori Ludt e Steenberg, hanno costrutto un carro per trasportare, in ottime condizioni, il pesce vivo. Il carro consiste in due serbatoi di ferro, a forma quadrata e montati su un carrello appositamente costrutto, nei quali l'acqua di mare è mantenuta fresca mediante una pompa che estrae l'acqua da un tender. Gli escrementi ed ogni sedimento sono facilmente tolti, mentre un altro apparecchio conserva all'acqua una temperatura uniforme, tanto nella state che nell'inverno.

Gli esperimenti di tale carro diederó soddisfacenti risultati; e gli inventori affermano che eglino possono, con esso, inviare il pesce vivo sino a 200 o 300 miglia per ferrovia con una perdita insignificante di pesci morti. I due inventori hanno del pari preso brevetto di invenzione in Germania, ove il trasporto del pesce vivo, dalle coste alle città dell'interno, è oggetto di grandi cure e di grande traffico.

Il tunnel sotto la Manica. — Il progetto di collegare l'Inghilterra al continente, mediante un passaggio sottomarino, è stato ripreso per la terza o quarta volta da una Società inglese, costituitasi all'uopo. — Vedansi su ciò i numeri 39 e 52 (1887) e n. 1 (1888) del *Monitore*.

La *Revue Française* annunzia che nell'ultima adunanza generale della Società il suo presidente sir W. Watkin, ha ricordato l'adesione data all'impresa dal sig. Gladstone, da lord Salisbury, da lord Randolph Churchill, dal sig. John Bright, bene auspicandone per il suo successo.

Sotto il punto di vista tecnico l'opera non presenta difficoltà insuperabili. Si presume che la spesa di costruzione del tunnel non debba superare gli 80 milioni di lire, delle quali una metà a carico dell'Inghilterra. Sotto il punto di vista militare il presidente ha dimostrato che nessun pericolo ne verrebbe alla difesa delle Isole britanniche, per la facilità con la quale nella galleria potrebbero, al bisogno, immettersi le acque.

Sotto il punto di vista commerciale, finalmente, il tunnel è una necessità.

Il professore Boyd Dawkins ha esposto a questo proposito le osservazioni più curiose.

Egli affermò che gli scandagli, che necessiterà la costruzione del tunnel, metteranno in luce dei vasti giacimenti di carbon fossile, che, secondo lui, si uniscono ai bacini carboniferi del Belgio e del nord della Francia da un lato o dall'altro alle miniere di carbon fossile del Principato di Galles e del Sommersetshire.

Telefono tra Parigi e Marsiglia. — Si annuncia che il telefono tra Marsiglia e Parigi, del quale abbiamo parlato nel n. 6 del *Monitore*, è oggi un fatto compiuto. Il giorno 12 aprile furono terminati i lavori per la posa del filo di bronzo fosforato che fa capo all'ufficio centrale dei telegrafi a Marsiglia in piazza della Prefettura. Credesi che il gabinetto telefonico sarà posto nella Borsa, come in luogo centrale di commercio. Un altro filo unisce a Parigi la Borsa coll'ufficio centrale dei telefoni.

Da Marsiglia si potrà adunque corrispondere telefonicamente con Parigi mediante una tassa fissa ogni cinque minuti di conversazione.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Navigazione Generale Italiana. — I portatori delle obbligazioni 4 0|0 da lire 1000 in oro, guarentite sui redditi della Ferrovia Tunisi-Goletta, sono prevenuti che, a tenore delle condizioni di emissione, essendosi proceduto il primo maggio 1888, al sorteggio delle 12 obbligazioni rimborsabili dal 30 giugno prossimo, ne sono usciti i seguenti numeri:

4263	1261	4261	3189	3308	6841
4994	2887	2656	6753	0308	6226

Il rimborso sarà eseguito a partire dal 30 giugno prossimo.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			28 Aprile	Maggio 5
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 808	804
»	»	Mediterranee	» 625	624
»	»	Sicule	» —	565
»	»	Sarde (preferenza)	» 275	270
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 392	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» —	548
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» —	304
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 315	315
»	»	» 2ª emiss.	» 312	311
»	»	Centrale Toscana	» 529	530
»	»	Meridionali	» 317	318,50
»	»	Sarde, serie *A*	» 312	312,50
»	»	» serie *B*	» 315	315,50
»	»	» 1879	» 312	314
»	»	Pontebba	» —	472
»	»	Nord-Milano	» 265	264
»	»	Meridionali Austriache	» 293	294,50

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Comune di Casalbore (Avellino) (11 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione di un Ponte in muratura sul torrente Mescano, a tergo della stazione ferroviaria di Montecalvo (metri 238). Importo ridotto L. 146,271.50. (Vedi n. 15 del *Monitore).*

Comune di Ceprano (12 maggio, ore 2 pom., definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria Palombara-Caragno. Importo ridotto L. 52.800. (V. n. 13 e 15 del *Monit.).*

Deputazione Provinciale di Alessandria (15 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere occorrenti alla costruzione di un Ponte in muratura sulla Scrivia presso Tortona, in sostituzione dell'attuale ponte di legno. Importo lire 390,000. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva L. 24.000. Fatali 30 maggio, ore 10 ant.

Città di Genova, Ufficio di Edilità e Lavori Pubblici (15 maggio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto della ripavimentazione di un tratto di via Milano. Importo L. 134.500. Cauzione L. 14.000. Deposito per spese L. 2000. Fatali 30 maggio a mezzodì.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (16 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del 1.o tronco della strada nazionale Marsicana n. 50, compreso fra l'abitato di Sora e quello di Avezzano (metri 54,192.50) escluse le traverse di Civitella Roveto e di Avezzano (metri 646.30). Importo annuo ridotto lire 16.880. (Vedi n. 14 del *Monitore).*

Ministero dei L. P. e Prefettura di Palermo (16 maggio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1º luglio 1888 al 30 giugno 1897) del 2.o tronco della strada nazionale n. 69, Palermo-Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra l'uscita di Corleone e la Sella Contuberna al limite colla provincia di Girgenti, (metri 36,795). Importo ridotto L. 22,389.85. (Vedi n. 11 e 15 del *Monitore).*

Deputazione Provinciale di Napoli (16 maggio, ore 12 merid., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori di nuovo lastricato a basoli nella strada delle Calabrie in tenimento di *Resina* dal vicolo Cecere a Lava Fiorillo. Importo L. 120.200. (V. n. 15 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Milano (17 maggio, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto delle opere di manutenzione della strada provinciale Milano-Monza, pel novennio dal 1.o aprile 1888 al 31 marzo 1897. Importo annuo L. 15,723.70. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva un semestre del cannone d'appalto.

Città d'Ivrea (17 maggio, ore 12 merid. fatali). — Appalto dei lavori, opere e provviste occorrenti alla costruzione d'una nuova strada di circonvallazione detta del Lungo-Dora. Importo ridotto L. 25,500. (Vedi n. 16 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Milano (19 maggio, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto delle opere di manutenzione della strada provinciale da Monza al confine Comense verso Lecco, pel novennio dal 1.o aprile 1888 al 31 marzo 1897. Importo annuo L. 10,377.40. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva un semestre del cannone d'appalto.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della Regia Marina (Spezia) (22 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di una Officina per la coloritura delle tele nel R. Arsenale di Spezia. Importo lire 12,000. Cauzione L. 1200. Lavori compiuti in 150 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Catanzaro (22 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale num. 66, compreso fra Montecucco e Montepecoraro, con diramazione dai piani di Ninfo a Mongiana (metri 21.572), escluse le traverse di Simbario, Spadola, Serra S. Bruno e Mongiana (metri 2,583). Importo annuo ridotto L. 7490. (V. n. 15 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (1 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). Appalto per la esecuzione dei lavori di provvista e posa in opera di chiusure metalliche avvolgibili attorno alle tettoie dei ponti Spinola, S. Teodoro e Mercanzie, nel porto di Genova. Importo lire 110.000. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva il decimo.

Comuni di Borghetto Lodigiano e Graffignana (1.o giugno, ore 12 merid. unico e definitivo). — Appalto delle opere occorrenti alla costruzione d'un ponte in ferro sul Lambro. Importo L. 60.000. Cauzione L. 6000. Lavori compiuti in 180 giorni.

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali, 2.o Dipart., (*Napoli* (15 maggio, ore 12 merid., unico e definitivo). — Fornitura di 2 caldaie doppie a 4 forni ciascuna con relativi accessori per la Regia nave *Cariddi*. Importo L. 70.000. Cauzione L. 7000. Consegna 8 mesi.

Direzione d'Artiglieria della Fabbrica d'Armi di Torino (16 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Fornitura di Kg. 10600 acciaio fuso in verghe diverse a L. 1.30 il kg., importo L. 13.780; Kg. 150 acciaio duro in lamiera num. 1 a L. 1.30 il kg., importo L. 195. Importo totale L. 13.975. Cauzione L. 1400. Consegna giorni 45.

Id. id. (16 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Fornitura di tonn. 250 litantrace grasso a L. 39 la tonn., importo L. 9750; tonn. 75 coke a L. 46 la tonn., importo L. 3450. Importo totale L. 13.200. Cauzione L. 1400. Consegna giorni 40.

Arsenale di costruzione in Torino — L'appalto indetto pel 4 maggio per la provvista di viti, chiodi, ecc., per l'importo di L. 8737 non ha avuto luogo. (Vedi n. 16 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunta la costruzione e fornitura in opera di 18 *Ponti metallici*, per conto del Ministero della Guerra.

Direzione del Genio Militare di Piacenza. — L'appalto per la costruzione di una cavallerizza di 1.o ordine nel gran cortile del quartiere di Sant'Agostino, lungo lo stradone Farnese in Piacenza è stato aggiudicato al sig. ing. Salvi Carlo, Piacenza, per L. 67.762. (V. n. 15 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Roma. — L'appalto pel completamento dell'Ospedale Militare al Monte Celio, fu aggiudicato al signor Peschera Achille, Roma, per L. 641.835.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Vicenza. — L'appalto per la novennale manutenzione dal 1.o luglio 1888 del tronco della strada nazionale n. 10 Bassano-Primolano, ecc., fu definitivamente aggiudicato al signor Dal Maso che offerse il ribasso del 16.67 0|0 su L. 19.926 (Vedi num. 12 e 15 del *Monitore).*

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (*Spezia*) — L'appalto per la trasformazione di kg. 75.000 di ottone usato in kg. 50.600 di nuovo, venne aggiudicato alla Società Metallurgica di Livorno.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

29ª Decade — Dall'11 al 20 aprile 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1888	104.921 54	2.359 77	7.673 75	85 510 80	2.016 58	202.512 44	606 00	334 18
1887	108 060 75	2.107 75	8 003 66	99.503 99	2.371 10	220.047 25	606 00	363 11
Differenza nel 1888	— 3.139 21	+ 252 02	— 329 91	— 13.993 19	— 354 52	— 17.534 81	»	— 28 93
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 APRILE								
1887-88	2.640 498 69	55.177 93	310.692 65	3.034.019 54	58.612 30	6.128 971 11	606 00	10.133 81
1886-87	3.111.282 08	67.235 53	308.641 94	3.209 245 31	65.373 96	6.761.718 82	606 00	11.157 95
Differenza nel 1888	— 470.783 39	— 12.057 60	+ 2.050 71	— 175.195 77	— 6.761 66	— 632 747 71	»	— 1.014 14

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1888	4 719 10	47 33	289 88	1.699 01	64 22	6.849 54	64 00	107 02
1887	3.668 06	34 24	114 47	537 53	76 65	4.430 95	31 00	142 93
Differenza nel 1888	+ 1.051 04	+ 13 09	+ 175 41	+ 1.161 48	— 12 43	+ 3.418 59	+ 33 00	— 35 91
PRODOTTI DAL 1 LUGLIO AL 20 APRILE								
1887-88	123 142 48	1.656 91	10.789 83	37.834 24	1.209 42	174.632 83	64 00	2.728 61
1886 87	92.553 89	1.017 19	2.657 07	10.331 26	1 228 80	107.788 21	31 00	3.477 01
Differenza nel 1888	+ 30 588 59	+ 639 72	+ 8 132 76	+ 27.502 98	— 19 38	+ 66.844 67	+ 33 00	— 748 40

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

11ª Decade — Dall'11 al 20 aprile 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1888	1.029.220 48	51.082 58	266.918 19	1.278.782 47	37.723 31	2.633.757 03	3.980 00	669 29
1887	1.009.511 53	40.237 37	244.798 52	1.223.959 05	29.171 97	2.555.678 44	3.980 00	642 13
Differenze nel 1888	+ 19.708 95	+ 2.845 21	+ 22.149 67	+ 51.823 42	+ 8.551 34	+ 108 073 59	»	+ 27 16
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1888	9.490 547 10	465.345 67	3.219 353 16	13.151.060 81	350.162 11	26.679.463 88	3.980 00	6.703 38
1887	9 154.701 43	449.991 46	2.893.220 93	13 029 553 78	386.114 03	25.913.581 63	3 980 00	6.510 95
Differenze nel 1888	+ 335.845 67	+ 15.354 21	+ 326.132 23	+ 121.507 06	— 35.951 92	+ 765.887 25	»	+ 192 43

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1888	46.103 15	971 40	5.879 50	32.621 45	1.294 65	86.870 15	811 65	107 03
1887	44.079 03	861 35	3.250 98	26.324 23	1.191 92	75 677 51	722 00	104 81
Differenze nel 1888	+ 2.024 12	+ 110 05	+ 2.628 52	+ 6.297 22	+ 102 73	+ 11.192 64	+ 89 65	+ 2 22
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1888	415.166 70	10 870 27	59 661 51	370 870 69	12 833 90	869.403 07	804 69	1.080 41
1887	361.520 61	8.332 48	40 633 78	297.576 88	10 983 66	719.047 41	700 36	1.023 76
Differenze nel 1888	+ 53.646 09	+ 2.537 79	+ 19.027 73	+ 73.293 81	+ 1.850 24	+ 150.355 66	+ 102 33	+ 56 65

Il 12 Aprile aperto il tronco Lugo-Massalombarda di Chilometri 9.

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	3.655 30	2.764 35	+ 890 95	21.913 30	20.324 25	+ 1 589 05
Merci	596 80	479 95	+ 116 85	6.559 00	6.061 85	+ 497 30
Introiti diversi	128 85	120 55	+ 8 30	1.156 65	1.116 85	+ 39 80
Totali	4.380 95	3.364 85	+ 1.016 10	29.628 95	27.502 95	+ 2.126 00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società Anonima - Firenze - Capitale L. 230 milioni, interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

Si porta a notizia dei Signori Azionisti che per deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione nella Adunanza delli 12 Aprile 1888, a forma dell'Art. 25 degli Statuti Sociali, è convocata pel giorno 26 Maggio prossimo, a mezzogiorno, in Firenze, nel palazzo della Società (già Gherardesca) in via Pinti, n. 93, l'Assemblea Generale Ordinaria degli Azionisti.

Ordine del giorno:

Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
Bilancio consuntivo dell' anno 1887, preventivo del 1888 e deliberazioni relative;
Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;
Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall'Art. 22 degli Statuti potrà esser fatto dal giorno 11 Maggio al 15 stesso mese:
a FIRENZE — presso la Società (Servizio Sociale dei Titoli) e alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a NAPOLI alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a TORINO alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a GENOVA alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a MILANO alla Banca di Credito Italiano.
a LIVORNO alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a ROMA alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
ad ANCONA alla Cassa della Direzione dell'Esercizio.
a BOLOGNA alla Cassa della id. id.
a PARIGI alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale, alla Banca di Sconto di Parigi.
a LONDRA presso i signori Baring Brothers e C.

Firenze, li 24 Aprile 1888. LA DIREZIONE GENERALE.

Le modalità per l'escuzione dei detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 24 aprile, n. 97 e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI Sabato, 12 Maggio 1888 NUM. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

APPUNTI
SULLE DUE DIRETTISSIME ROMA-NAPOLI

II. (*)

Nei precedenti nostri appunti abbiamo esaminato l'articolo pubblicato dall'on. Baccarini nella *Rivista Generale delle Ferrovie* dell'8 aprile 1888, e, per non tediare il lettore con lungaggini forse inutili, tralasciammo di mettere in rilievo qualche appunto di secondaria importanza; omettemmo, ad esempio, di far notare che mentre a pagina 234, allo scopo di dimostrare che le rettifiche alla linea attuale debbono ritenersi *capricciose*, e si afferma che l'attuale linea Roma-Napoli non raggiunge ancora il prodotto lordo di 35,000 lire a chilometro, a pagina 235 poi per convincere il lettore della necessità di far partire la *littoranea* da Aversa, si dichiara, che la stessa linea attuale Roma-Napoli rende già 35,000 lire a chilometro, è in continuo aumento, e fra dieci anni renderà almeno 50,000 lire.

Ma queste sono inezie, sfuggite certamente all'on. Baccarini nel calore dell'improvvisazione, e non giova quindi soffermarcisi, abbenchè dimostrino nell'egregio scrittore il fermo proposito di far diventare, nel suo confronto, sempre più nero tutto ciò che si riferisce alla *interna*, e più roseo ogni argomento in favore della *littoranea*.

Esaminiamo invece l'altro articolo dell' onor. Baccarini, pubblicato nella *Rivista Generale delle Ferrovie* del 1° aprile, nel quale egli ha stabilito il confronto fra la *littoranea* e l'*interna* al punto di vista dell'esercizio. E notiamo anzitutto che in quell'articolo tutti indistintamente i paralleli stabiliti dall'on. Baccarini sono inesatti, e quindi erronee sono le conseguenze che egli ne deduce, attesochè:

« 1° Il confronto non venne stabilito fra la « *littoranea* approvata dal Consiglio Superiore « dei Lavori pubblici (voto 15 Dicembre 1883) e « l'*interna*, ma bensì fra l'*interna* ed il primitivo « progetto della *littoranea* (15 Marzo 1882), « progetto che non è più in causa appunto « perchè non accettato da quel Consiglio Supe- « riore nè accettato dalla Commissione mista « Schioppo-Foderà-Goiran. Questo punto è im- « portante, giacchè, mentre l'*interna* misura « una lunghezza di 225,189 metri (è la cifra « data dall'on. Baccarini), ed il primitivo progetto « della *littoranea* (1882) assunto dall'on. Bacca- « rini misura 221,250 metri, l'attuale *littoranea* « (1883), ossia quella ora in discussione, è lunga « 228,539 metri, cioè più dell'*interna* (*);

(*) Nel precedente numero del 5 maggio corrente, stampammo la prima parte di questi appunti senza firma, perchè ignoravamo se l'egregio Ing. A. Cottrau, al quale ci eravamo rivolti per conoscere i suoi apprezzamenti sugli articoli dell'onorevole A. Baccarini, desiderava essere nominato. Ma avendoci ora il Cottrau fatto notare che, trattandosi di critiche ad una egregia personalità quale è il Baccarini, gli sembrava poco delicato nascondere il suo nome, stampiamo questi nuovi appunti con la firma dell'autore. (*Nota della Redazione*).

(*) È da notarsi che questa lunghezza di 228,539 metri è quella risultante dal progetto di massima. Invece il progetto di esecuzione studiato dall'on. Ing. Cav. G. Salvini per conto del Governo per la parte Roma-Terracina e dall'egregio Comm. Ing. G. Possione per conto delle Ferrovie Meridionali per la

« 2° Nel suo confronto, l'on. Baccarini non « tien conto del tratto Napoli–Aversa della *lit-* « *toranea*, sul quale s'incontrano curve di 500 « metri e pendenze superiori a quelle indicate « come massima per la *littoranea*;

« 3° Nel calcolo del lavoro dinamico, non « si è tenuto conto delle pendenze *virtuali* da « attribuirsi ai tratti in galleria. »

Premessi questi fatti, i quali rendono per lo meno dubbie le conclusioni cui giunge l'egregio scrittore, assumiamo ciò nonostante come esatte pel momento le cifre trovate dall'on. Baccarini, ed esaminiamo se le conseguenze sono proprio quelle che egli ne trae.

In sostanza, l'on. Baccarini perviene ai due seguenti risultati:

a) Che per percorrere la *littoranea* in *quattro ore e venticinque minuti*, occorrerebbero delle locomotive del peso di 28 tonnellate;

b) Che per percorrere l'*interna* in *quattro ore e quaranta minuti*, sono necessarie locomotive di 54 tonnellate di peso.

Il calcolo del tempo necessario, per percorrere l'intera linea fra Roma e Napoli, fu dall' onor. Baccarini stabilito così:

	Littoranea	*Interna*
1° Percorrenza teorica, in ragione di 58 chilometri all'ora . .	229 minuti	233 minuti
2° Fermate intermedie	15 »	15 »
3° Per riprese di corsa e rallentamenti alle fermate	8 »	8 »
4° Per rallentamenti intermedî nelle stazioni secondarie . . .	13 »	24 »
TOTALI	265 minuti	280 minuti

La differenza fra le due percorrenze sarebbe adunque, secondo l'on. Baccarini, di 15 minuti in favore della *littoranea*. Ma anche questa differenza non è esatta, giacchè, pur prescindendo dalla minor lunghezza adottata nel suo calcolo a favore della *littoranea*, dal momento che egli considera la *littoranea* ad *un solo binario*, e ciò allo scopo di farne comparire minore la spesa in un articolo posteriore, ed invece considera l'*interna* a *doppio binario*, è evidente che nel primo caso bisogna tener conto dei rallentamenti nelle stazioni intermedie, e nel secondo caso no; ed anzi, nel primo caso bisogna anche tener conto del ritardo inevitabile per gl' *incrociamenti* fra i treni Roma–Napoli e Napoli–Roma, locchè rappresenta mediamente altri *dieci minuti* di perdita di tempo, come risulta dalle statistiche.

Dunque, camminando a 58 chilometri di velocità teorica all'ora, si percorrerebbe la *littoranea* non già in 265 minuti, ma in 265 più 10, ossia in 275 minuti, e l'*interna* non già in 280 minuti, ma in 280 meno 24, ossia in 256 minuti. Differenza, in favore dell'*interna*, di 19 minuti.

Laddove si supponesse, in questo confronto, la *littoranea* anche a due binarî, e prescindendo sempre dalla minor lunghezza supposta nel calcolo, la detta *littoranea* sarebbe percorsa in 265 meno 13, ossia in 252 minuti, e l'*interna* in 256 minuti, sempre secondo i calcoli dell'onor. Baccarini. Ma in questo caso la differenza di costo fra le due linee, come già rilevammo, sarebbe colossale, e si eseguirebbe una linea a doppio binario, per raggiungere l'ipotetico minor percorso di 4 minuti, secondo le cifre dell' on Baccarini, e per un traffico che non sarà mai molto forte, attesocchè le provenienze delle Provincie napoletane troveranno sempre più conveniente, perchè più breve, la linea *interna*.

Da queste semplici osservazioni di fatto, ed ammessi pure come esatti i calcoli dell' onor. Baccarini pei lavori dinamici, la forza in cavalli-vapore, ecc., risulta dunque che si potrebbe percorrere l' *interna* in uno spazio di tempo sensibilmente eguale o di poco superiore a quello occorrente per la *littoranea*, ed adoperando locomotive assai più leggiere di quelle supposte dall'egregio scrittore.

E qui potremmo fermare i nostri appunti, poichè da quanto fu detto sinora si appalesa già chiaramente quanto siano erronee le conclusioni alle quali giunge l'on. Baccarini nel suo articolo. Ma conviene invece rilevare un altro punto; altrimenti, chi non è del mestiere potrebbe dedurre elementi di sfiducia verso l'*interna* da un' altra asserzione dell' on. Baccarini.

Basandosi infatti sulle due cifre, già dimostrate insussistenti, di una locomotiva di 28 tonnellate sulla *littoranea* e di 54 tonnellate sulla *interna*, la prima di 555 cavalli-vapore, e la seconda di 844 cavalli-vapore (*), l'onorevole Baccarini conchiude che le spese di *trazione* sulla *littoranea* sarebbero i 2[3 di quelle corrispondenti sulla *interna*. Teoricamente la cosa può essere esatta, praticamente no.

Ed invero giova notare che la spesa di *trazione* di una ferrovia con forte traffico, pendenze limitate e curve larghe, oscillano fra il *nono* ed il *decimo* delle *spese totali* di una Società ferroviaria esercente in Italia. Ammettiamo pure il *nono*. Introducendo questo fattore 1[9 nel rapporto di 2 a 3 trovato dall' on. Baccarini per

rimanente parte da Aversa a Terracina, è lungo ben 231,219 metri, ed il suo importo da Aversa a Roma fu valutato in circa 87 milioni, compresi gl' interessi durante la costruzione, supponendo la linea a semplice binario, salvo le due grandi gallerie presso Itri. È su questa *littoranea* di 231,219 metri che l'on. Baccarini avrebbe dovuto stabilire i suoi confronti con l'*interna*.

(*) Veggasi *Errata-Corrige* della *Rivista Generale* del 22 Aprile.

le spese di trazione sulla *littoranea* e sull' *interna*, si ottiene un novello rapporto fra le spese totali di esercizio necessarie sulle due linee. Suppongasi infatti, per meglio fissare le idee, che per esercitare la *littoranea* occorresse una spesa totale di 54, di cui un nono, ossia 6, per la trazione; la spesa totale sulla *interna* risulterebbe di 57 di cui 9 (ossia 6 più la metà di 6) per la trazione. E quindi il rapporto di 2 a 3 fatto figurare dall'on. Baccarini fra le spese di trazione, avrebbe in corrispondenza quello di 54 a 57 per le spese totali di esercizio.

Adunque, anche accettando per esatti i calcoli dell'on. Baccarini, non vi è certo da sgomentarsi per le maggiori spese di trazione che egli suppone sull'*interna;* ed anzi può affermarsi che l'esercizio della *interna* riuscirebbe assai più economico di quello della *littoranea*. Infatti è risaputo che al crescere del prodotto lordo di una ferrovia decresce la percentuale della *spesa di esercizio*, e siccome l' *interna* raggiungerà certamente un traffico di 50 a 60,000 lire al chilometro, mentre per la *littoranea* devesi ammettere al più 20 a 30,000 lire al chilometro nella migliore ipotesi, è evidente che l'esercizio della *interna* risulterà assai, ma assai più economico di quello della littoranea. Inoltre, poichè mercè le *Convenzioni*, lo Stato è interessato nei prodotti della rete Mediterranea, si ricava pure la conseguenza che, mentre l' esercizio della *interna* rappresenterebbe un sensibile cespite per lo Stato, altrettanto non può dirsi per la *littoranea*.

E tutto ciò, non tenendo conto della *malaria*, la quale, secondo una relazione dell'on. Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, rappresenterebbe una passività di forse 500,000 lire all'anno per chi esercitasse la *littoranea*. La cifra di 500,000 lire potrà credersi esagerata, ma, pur riducendola quanto si vuole, non potrà negarsi che questa *malaria* esiste e rappresenta, in favore della *interna*, un coefficiente ben maggiore dell'aggravio per la trazione trovato dall'onorevole Baccarini mercè i suoi calcoli sulle lunghezze virtuali, i lavori dinamici, i cavalli-vapore, i chilogrammetri di sforzo, ecc., ecc.

III.

Da quanto precede risulta chiaramente:

« 1° Che la direttissima *littoranea* è assai « più costosa della direttissima *interna*, anche « se si confronta la prima con un solo binario « e la seconda con due binarî; e che la diffe- « renza di spesa fra le due linee diventa addi- « rittura colossale se si considera la *littoranea* « anche a due binarî (*);

« 2° Che al punto di vista della velocità « del percorso le due linee sono pressochè « uguali, ed a quello delle spese di esercizio « l'*interna* sarebbe certamente più produttiva. »

Ma i Napoletani vogliono *due linee distinte* fra Roma e Napoli ed hanno mille volte ragione perchè è inammissibile che sul versante tirreno, zona d' una larghezza di circa 60 chilometri, e fra due centri coma Roma e Napoli non vi sia che una sola ed unica via di comunicazione. Ed il torto, prima dell'on. Baccarini quando era Ministro dei Lavori pubblici e dell' on. Genala poi, fu appunto di non aver voluto o saputo capire questo giusto *desideratum* dei Napoletani; il quale, del resto, non potrebbe essere seriamente combattuto alla Camera perchè corrisponde ad un vero bisogno del paese, anche al punto di vista militare.

Il problema è adunque, non già di sapere se fra Roma e Napoli bisogna creare una seconda linea, ma bensì invece di decidere se, *ammesso il principio della necessità di questa seconda comunicazione* fra le due maggiori città del regno, sia da attribuirsi alla *littoranea* la parte di *linea principale a grande velocità* ed all'*interna* quella di *succursale* della prima, o viceversa. Notando che con la prima di queste soluzioni la maggior parte dei paesi lungo la *littoranea* sarebbero gravemente sacrificati, perchè con una linea che si prefigge di non superare per le pendenze il 7 per mille e curve di 1000 metri di raggio, gli interessi locali sarebbero interamente sagrificati specialmente al punto di vista della giacitura delle stazioni, le quali rimarrebbero assai discoste dagli abitati.

Posta così la quistione sul vero terreno, e non essendo ammissibile che, per precedenti giuridici, si debba ora commettere un errore economico riconosciuto, il problema si riduce a cifre e non vi è dubbio alcuno che sia preferibile adottare l' *interna* come *linea principale* e la *littoranea* come *secondaria;* e ciò anche senza voler portare in linea di conti gli sbocchi provinciali già esistenti a Cancello, Caserta, Caianello e Roccasecca. E questa è la soluzione che ha sempre caldeggiata il sottoscritto (gli sia ora concesso questo richiamo personale) sin dal 1883 nei suoi scritti.

Considerando inoltre:

« *a*) Che una linea con pendenze un po' « risentite del 20, del 25 ed anche del 35 per mille

(*) Ed infatti dal progetto di legge 19 aprile 1888 risulta che l'*interna* lunga 225,189 metri ed a due binarî costerebbe al più 41 milioni, nel mentre dai progetti degli egregi ing. Salvini e Pessione apparisce che la *littoranea* lunga 231,219 metri ed a un sol binario costerebbe 87 milioni. Differenza 46 milioni in favore dell'*interna*.

Dimodochè, ammettendo pure che la Società Mediterranea accettasse di ridurre la cifra di 87 milioni del 10 0/0 ossia a 78,300,000 lire, la differenza in favore dell'*interna* si ridurrebbe da 46 milioni a 37,300,000 lire considerando la *littoranea* con un solo binario; ed almeno 68 milioni confrontando le due linee, ambidue col doppio binario.

« e curve strette (*) fra Sparanise, Gaeta, Terra-
« cina e Velletri costerebbe *assai meno della metà*
« della stessa *littoranea* con pendenze del 7 per
« mille e curve larghissime.

« E qui vi è da notare che, qualora si voles-
« sero due linee assolutamente distinte, ossia
« senza stazioni comuni, si potrebbe adottare,
« invece del tronco Sparanise-Gaeta il percorso
« Aversa-Gaeta, ottenendo così una linea sussi-
« diaria alla direttissima *interna*, cioè Napoli-
« Aversa-Gaeta-Terracina-Velletri-Cecchina-Roma,
« la quale sarebbe rilegata alla direttissima con
« i tre tronchi trasversali Caserta-Aversa, Roc-
« casecca-Gaeta, e Segni-Velletri.

« *b*) Che se l'esercizio della *littoranea* di-
« rettissima sarebbe micidiale a cagione della
« malaria, perchè bisognerebbe stabilirvi un
« servizio notturno, la stessa *littoranea* eserci-
« tata come *sussidiaria* della direttissima non
« offrirebbe gli stessi inconvenienti poichè, nelle
« parti più malsane della linea, si potrebbe
« (come già si usa su molte linee) far pernottare
« il personale in località relativamente salubri. »

La soluzione consiste adunque nel chiedere al Ministro Saracco di voler completare il suo progetto di legge 19 aprile 1888 con un nuovo articolo nel quale sia detto che, oltre alle due linee economiche Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta (**), sarà affidata alla Mediterranea e per un prezzo a cottimo x da determinarsi, anche la costruzione d'un terzo tronco Terracina-Gaeta.

Così tutti saranno contenti, compreso l'egregio Comm. Ing. A. Baccarini, il quale con i suoi articoli sulla *Rivista Generale delle Ferrovie* ha saputo far rivivere una quistione che si credeva morta, ottenendo in tal modo per i Napoletani la seconda linea fra Roma e Napoli, che è nel desiderio di tutti e più di tutti del sottoscritto

ALFREDO COTTRAU.

(*) Come ad esempio la Savona-Torino e molte altre ferrovie.

(**) Od in sostituzione Aversa-Gaeta.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Il giorno 5 corrente, sotto la presidenza del signor Lanza Spinelli, principe di Scalea, senatore del Regno, assistito dal Direttore generale comm. Billia, ebbe luogo in Roma l'annunciata assemblea straordinaria degli azionisti della Società italiana per le strade ferrate della Sicilia, per l'approvazione della convenzione stipulata col regio Governo, che qui appresso pubblichiamo, e per modificazioni dello statuto e provvedimenti finanziari relativi alla esecuzione della convenzione di cui sopra.

Erano presenti 44 azionisti rappresentanti 16,957 azioni con voti n. 3392.

Furono approvate, all' unanimità le seguenti proposte:

L'assemblea, udita la relazione del Consiglio:

I. — Approva la convenzione in data 18 aprile 1888, stipulata col Governo per la costruzione delle linee ferroviarie Scordia-Caltagirone e Noto-Licata, e del binario di diramazione dalla stazione al porto di Siracusa.

II. — Delibera che, approvata per legge la convenzione, siano introdotte nello statuto le seguenti modificazioni:

Nell'art. 3 siano sostituite alle parole « 15 *milioni di lire* » e « 30,000 *azioni* » rispettivamente le parole « 20 *milioni di lire* » e 40,000 *azioni* ».

Nell'art. 4 sia sostituita nel primo comma alla data *del* 30 *giugno* 1945, quella *del* 31 *dicembre* 1966, e siano soppressi gli altri due comma seguenti.

Nell'articolo 30, n. 1, siano soppresse le parole « *giusta l'art.* 4 *del presente statuto* ».

III. — Autorizza il Consiglio a procedere, nel tempo e nei modi che reputerà convenienti:

all'emissione delle 10 mila nuove azioni, offrendole di preferenza e *pro rata* ai portatori delle azioni già in circolazione;

ed alla emissione in una o più volte di obbligazioni, da crearsi a termini dell'articolo 171 del Codice di commercio, nella quantità occorrente per completare i fondi richiesti per l'adempimento degli obblighi assunti con la convenzione di cui sopra

IV. — Conferisce al Consiglio ogni più ampio potere per tutti i provvedimenti relativi alla esecuzione della convenzione di cui sopra, in ispecie per la provvista dei fondi occorrenti durante le costruzioni prima che diventino esigibili le annualità dovute al Governo.

Diamo ora il testo della

CONVENZIONE

per la costruzione delle linee ferroviarie

SCORDIA-CALTAGIRONE e NOTO-LICATA

e del binario di diramazione dalla Stazione al Porto di SIRACUSA

Fra S. E. il Ministro dei lavori pubblici, commendatore Giuseppe Saracco, e S. E. il Ministro delle finanze e Ministro per *interim* del tesoro, commendatore Agostino Magliani, contraenti in nome dello Stato, ed il commendatore Adolfo Billia, Direttore Generale della Società italiana per le strade ferrate della Sicilia, contraente in nome della Società medesima, si è addivenuto alla seguente convenzione:

Art. 1. É affidata alla Società italiana per le strade ferrate della Sicilia la costruzione delle seguenti linee di strade ferrate:

1. Una linea da Scordia a Caltagirone;
2. Una linea da Noto a Licata;
3. Una diramazione dalla stazione al porto di Siracusa.

Art. 2. L'armamento delle linee in rotaie e minuto materiale (escluse le traverse) sarà provveduto gratuitamente dal Governo, nelle quantità che dalla Società verranno richieste per l'armamento di tutte le linee e di tutti i binari delle stazioni (tranne che per la diramazione al porto di Siracusa), nei limiti delle quantità risultanti dai progetti approvati.

Detto materiale sarà consegnato entro sei mesi dalla richiesta della Società, sui vagoni della ferrovia alle stazioni di Scordia, Noto e Licata, giusta le indicazioni di quantità che verranno date dalla Società in tempo utile.

Le espropriazioni stabili per la sede stradale e sue dipendenze, il corpo stradale, le opere d'arte, gallerie, ecc., ecc., da effettuarsi per le linee di che alla presente convenzione, saranno eseguite per un sol binario.

Art. 3. Salve le condizioni di cui all'art. 10, la lunghezza delle linee di cui la Società assume la costruzione, resta approssimativamente fissata come appresso:

1. Linea Scordia-Caltagirone . .	metri	51.520
2. Linea Noto-Licata	»	180 048
3. Diramazione dalla stazione al porto di Siracusa	»	1.250
Totale	metri	232.818

Art. 4. I termini per dare eseguite ed armate le linee, in modo da poter essere aperte con regolarità e sicurezza dell'esercizio, sono stabiliti come appresso, con decorrenza dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione dei rispettivi piani e tracciati di esecuzione:

3 anni per i tronchi: Noto-Modica e Licata-Terranuova e per la diramazione dalla stazione al porto di Siracusa;

4 anni per la linea: Scordia-Caltagirone;

5 anni per il tronco: Comiso-Terranova;

6 anni per il tronco: Modica-Comiso.

Art. 5. Per tutto ciò che concerne le condizioni tecniche delle costruzioni, la Società dovrà osservare le seguenti modalità:

a) larghezza della piattaforma stradale metri 5;

b) altezza della massicciata metri 0,50;

c) larghezza della massicciata al piano superiore delle rotaie metri 3;

d) dimensioni delle traverse: metri 2 e centim. sessanta di lunghezza, centimetri ventidue di larghezza, centimetri tredici di altezza;

e) armamento a giunto sospeso con rotaie di nove metri di lunghezza e del peso a metro lineare di chilog. trentasei;

f) larghezza libera delle opere d'arte fra i parapetti metri 4,50;

g) larghezza minima delle gallerie al livello delle rotaie metri 4,20;

h) altezza dal piano delle rotaie all'intradosso del volto nelle gallerie metri 5,50;

i) nicchie in galleria da una sola parte a distanza di trenta metri, con marciapiede dalla parte delle nicchie;

k) le modalità in genere del corpo stradale, delle gallerie e delle opere d'arte minori, saranno conformi a moduli da presentarsi all'approvazione del Governo, pigliando per norma i tipi esistenti nelle strade ferrate della Sicilia;

l) le curve e le pendenze staranno nei limiti seguenti:

raggio minimo delle curve metri trecento, con facoltà alla Società di ridurlo a metri duecentocinquanta per le curve agli ingressi nelle stazioni;

pendenza massima venticinque per mille per la linea Noto-Licata e ventotto per mille per la linea Scordia-Caltagirone, con facoltà alla Società di portarla al trenta per mille tra Grammichele e Caltagirone.

Art. 6. La Società si riserva di presentare i progetti definitivi di esecuzione entro un anno della legge con cui verrà sanzionata la presente convenzione, per la linea Scordia-Caltagirone, per la diramazione al porto di Siracusa e per i tronchi Noto-Modica e Licata Terranova, ed entro due anni dalla stessa data per i tronchi Modica-Comiso e Comiso-Terranova.

Detti progetti comprenderanno i piani nella scala da uno a duemila, ed i profili longitudinali nella scala da uno a duemila per le lunghezze e da uno a duecento per le altezze, con indicazione della natura, della posizione e della distribuzione degli edifizi, delle opere accessorie, deviazioni di strade, case cantoniere, passi a livello e delle stazioni lungo le linee.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle stazioni, come per gli edifizi principali lungo le linee e per i ponti che avranno una luce maggiore di 10 metri, dovranno presentarsi all'approvazione del Governo i relativi progetti particolareggiati prima di incominciarne la esecuzione.

Art. 7. Salva l'approvazione preventiva del Governo, la Società potrà introdurre in qualunque stadio delle costruzioni le varianti ai progetti approvati, le quali, nel limite delle modalità generali fissate dalla presente convenzione, avessero per oggetto di migliorare le condizioni delle costruzioni e dell'esercizio delle nuove linee.

Degli eventuali allungamenti di tracciato derivabili da tali varianti sarà tenuto conto per l'applicazione della annualità di cui all'art. 9, entro il limite stabilito dal successivo articolo 10.

Art. 8. Gli innesti delle nuove linee, di che all'articolo 1 della presente convenzione, alle ferrovie in esercizio od in costruzione, avranno luogo nelle stazioni di Scordia, Noto, Licata, Siracusa, mediante quegli impianti ed ampliamenti del corpo stradale e delle stazioni stesse necessari ad un regolare e completo servizio di diramazione per tutte le linee ad esse affluenti.

La Società concorrerà nelle spese occorrenti per i suddetti impianti ed ampliamenti, ed in quella occorrente per l'ampliamento della stazione di Valsavoja e per la costruzione della diramazione al porto di Siracusa, colla somma di L. 2,044,000, ripartita negli importi qui appresso indicati:

1. Stazione di Valsavoja	L.	205,000
2. Stazione di Licata	»	1,174.000
3. Stazione di Siracusa	»	65,000
4. Diramazione al porto di Siracusa .	»	600.000
Totale	L.	2,044,000

Le somme sovraesposte non sono che indicative e potranno subire spostamenti, restando però fissa ed invariabile quella totale di L. 2,044,000.

La differenza in più fra la detta cifra complessiva di concorso ed il costo effettivo dei lavori necessari per lo scopo indicato nel primo e secondo comma del presente articolo, sarà a carico dello Stato.

Nella somma complessiva sovraesposta di L. 2,044,000 non è compreso l'importo della provvista delle rotaie e del materiale minuto d'armamento occorrente per gl'impianti ed ampliamenti nelle stazioni di Valsavoja, Licata e Siracusa, dovendo detti materiali essere somministrati dal Governo, come è detto all'articolo 2; vi è però compreso l'importo delle rotaie e del materiale minuto di armamento occorrente per la diramazione al porto di Siracusa.

I lavori di cui si tratta saranno eseguiti dalla Società.

Art. 9. Il Governo pagherà alla Società una annualità di L 20,250 per ciascun chilometro delle linee date in costruzione ed enumerate all'articolo 1 della presente convenzione, che sarà aperto all'esercizio, salvo quanto è pattuito in fine dell'articolo 10.

La decorrenza della suddetta annualità incomincierà per ciascuna linea, tronco o tratto di linea, dal giorno della rispettiva apertura al pubblico esercizio, ed il pagamento ne sarà fatto semestralmente il 20 giugno ed il 20 dicembre di ciascun anno fino al 31 dicembre 1966, intendendosi, agli effetti del presente articolo, prorogata fino a tale giorno la durata della Società, la quale porterà in conseguenza le necessarie modificazioni al proprio Statuto.

Art. 10. L'applicazione dell'annualità chilometrica, di che al precedente articolo, alle linee, tronchi o tratti di linea, dal giorno della loro apertura all'esercizio, sarà fatta sulla lunghezza effettiva misurata, per la linea Scordia-Caltagirone dall'asse della stazione di Scordia all'estremità del binario principale di corsa nella stazione di Caltagirone, per la linea Noto-Licata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme, e per la diramazione al porto di Siracusa dall'asse della stazione all'estremità del binario.

Nella misurazione definitiva poi delle linee, da farsi per ciascuna di esse dopo aperta intieramente all'esercizio, la loro lunghezza sarà conteggiata con una tolleranza del tre per cento in più sulla lunghezza complessiva di metri 232,818, di cui all'art. 3, per gli allungamenti che eventualmente potessero derivare dalle varianti introdotte su proposta della Società, come all'art. 7.

Il di più, oltre il tre per cento, non sarà computato per l'applicazione della suddetta annualità.

Art. 11. Con l'annualità chilometrica citata all'antecedente articolo 9 si intendono compensate anche le spese fatte dalla Società per tutti i progetti relativi alle linee di cui nella presente convenzione, mentre da parte del Governo vengono gratuitamente ceduti alla Società tutti i progetti da esso studiati finora per le linee medesime. In conseguenza di ciò la Società verserà nelle casse dello Stato, entro tre mesi dalla data di approvazione della presente convenzione, l'ammontare di quelle somme che avesse percepite dallo Stato fino alla data medesima a titolo di rimborso per spese di studi e progetti delle linee contemplate nell'articolo 1.

Art. 12. Dal giorno dell'apertura di ciascun tronco all'esercizio, e fino alla scadenza del contratto per l'esercizio della rete Sicula, resteranno a carico della Società le spese di qualunque natura necessarie per la buona manutenzione e conservazione, e pel regolare esercizio delle linee ad essa affidate in costruzione ed enumerate all'art. 1 della presente convenzione.

In dette spese si comprendono quelle relative all'armamento delle linee e delle stazioni, e quelle per i lavori di cui al secondo comma dell'articolo 55 del capitolato annesso al contratto per l'esercizio della rete Sicula esclusi i raddoppiamenti delle linee.

In quanto però concerne gli ampliamenti richiesti dall'incremento del traffico delle altre linee affluenti alle stazioni indicate all'art. 8 e quelli resi necessari dagli eventuali innesti di nuove ferrovie in qualunque punto delle linee affidate in costruzione con la presente convenzione, si applicherà il disposto dell'art. 5 del Capitolato di esercizio per la rete Sicula, in tutto quanto non sia già stabilito agli art. 2 e 9 della presente convenzione.

Durante l'esercizio della rete Sicula, in compenso degli oneri sapraindicati, ai corrispettivi di cui all'articolo 9, sarà aggiunta l'annua indennità di L. 250 (duecentocinquanta) per chilometro, stipulata nell'articolo 69 del vigente Capitolato per la Concessione dell'esercizio della rete Sicula.

Alla rinnovazione del materiale metallico di armamento sarà provveduto mediante il fondo speciale di riserva a tale effetto istituito con l'articolo 16 n. 2 del contratto per l'esercizio della rete Sicula ed all'articolo 53 del Capitolato per la rete medesima.

Qualora però occorressero ricambi al materiale di armamento fornito dal Governo, nei primi cinque anni d'impiego, vi si provvederà a spese dei fornitori, a norma della garanzia stipulata in proposito dal Governo nei contratti relativi.

Art. 13. Per la costruzione, il consolidamento, ed in generale per tutti i lavori occorrenti alle linee indicate nel primo articolo della presente convenzione, la Società è autorizzata a trasportare in servizio, sull'intera rete in esercizio e sui tratti di nuova costruzione, i materiali, attrezzi e meccanismi ed oggetti di consumo occorrenti alle medesime, come pure gli operai e le persone addette alla esecuzione e direzione dei relativi lavori e provviste.

Gli appaltatori pagheranno alla Società a titolo di rimborso spese, e perciò da non computarsi nei prodotti dell'esercizio, la tassa di due centesimi per chilometro percorso dalle persone, o per tonnellata chilometrica degli oggetti di cui sopra, trasportati per loro conto sulle linee della rete Sicula in esercizio.

Restano ferme le disposizioni contenute nell'articolo 32 del contratto di esercizio nella rete Sicula, per quanto riflette la misura del nolo dovuto dalla Società al Governo per l'uso del materiale rotabile durante il tempo che sarà adoperato nei trasporti in servizio sopra autorizzati, come pure per ciò che riguarda il computo delle percorrenze del medesimo materiale rotabile, agli effetti dell'articolo 15 del Capitolato di esercizio della rete Sicula.

Art. 14. L'esercizio delle nuove strade sarà fatto colle norme, alle condizioni e coi corrispettivi pattuiti nel contratto e nel Capitolato approvati per la rete Sicula, colla legge 27 aprile 1885 n. 3048 (serie 3ª), salvo quanto è in contrario stabilito con la presente convenzione.

Art. 15. Per l'adempimento degli obblighi assunti con la presente convenzione, la Società è autorizzata a portare da quindici a venti milioni il suo capitale in azioni, ed a procurarsi il rimanente capitale necessario con emissione di obbligazioni, a termini dell'art. 171 del Codice di commercio.

I versamenti fatti sulle azioni saranno aggiunti al capitale sociale in azioni di quindici milioni di lire, a tutti gli effetti di cui all'art. 21 del vigente contratto per l'esercizio della rete Sicula, fino a che continuerà ad essere in vigore il contratto medesimo.

Art. 16. Alle provviste di materiale fisso, occorrente alla costruzione ed all'esercizio delle linee che formano oggetto della presente convenzione, saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 17 del vigente Capitolato per l'esercizio della rete Sicula.

Ai lavori ed alle provviste che la Società dovrà eseguire, non a proprie spese, saranno estese le disposizioni che si applicano pei lavori e per le provviste di cui nella prima parte dell'articolo 61 del Capitolato predetto.

Art. 17. Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione delle opere e dei lavori per mezzo di un Commissario tecnico, da nominarsi con Decreto ministeriale. Le facoltà e le attribuzioni di detto Commissario saranno quelle determinate dall'art. 287 della vigente legge sui lavori pubblici. La Società dovrà dare al Commissario tecnico ed ai funzionari da esso dipendenti tutte le giustificazioni e spiegazioni di cui fosse richiesta, e somministrare loro tutti i mezzi di verificazione che i medesimi trovassero necessari per praticare scandagli nelle opere d'arte e nei fabbricati, ed in generale per l'esercizio del diritto di sorveglianza che loro compete.

Art. 18. La presente convenzione, gli atti per l'aumento del capitale in azioni ed obbligazioni, e per le occorrenti modificazioni allo statuto sociale, ed i contratti ed atti riflettenti le espropriazioni che la Società stipulerà per la costruzione delle linee comprese nella presente convenzione, saranno soggetti al diritto fisso di lire italiane una, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 19. Insorgendo difficoltà fra il Governo e la Società sulla esecuzione della presente convenzione in quanto riguarda le costruzioni, e finchè dura l'esercizio della rete Sicula, le contestazioni verranno definite da un collegio di arbitri amichevoli compositori, da nominarsi volta per volta.

Il Governo delegherà a proprio arbitro un funzionario dello Stato, la Società delegherà uno dei suoi funzionari, ed i due eletti procederanno d'accordo alla nomina del terzo, a cui spetterà la presidenza del collegio arbitrale, che avrà sede in Roma. In caso di disaccordo, il terzo arbitro sarà nominato dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Art. 20. La presente convenzione avrà effetto dal 1° agosto 1888, ma non s'intenderà definitiva, nè valida, se non dopo che sarà stata accettata dall'assemblea generale degli azionisti della Società e approvata per legge.

Fatto in Roma, quest'oggi 18 aprile 1888, in doppio originale. (*Seguono le firme*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, sub-concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Udine a Portogruaro, ha compiuto e sottoposto all'approvazione governativa il nuovo progetto per il binario di servizio dalla stazione di San Giorgio di Nogaro al Porto omonimo,

modificato in conformità al parere espresso nel dicembre 1887 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il detto binario misura la lunghezza di metri 1937 e l' importo dei relativi lavori di costruzione ascende a L. 164,436.90.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale il progetto delle opere addizionali di ampliamento della stazione di Chivassso e per la sistemazione dell'attraversamento della strada provinciale che da Chivasso mena ad Ivrea. L'importo complessivo dei lavori considerati nel progetto ascende a L. 502,000, ripartite fra le seguenti categorie di opere:

1. Acquisto di terreni . . . L. 63,000
2. Movimenti di terra, opere murarie ed in ferro, ed inghiaiamento . . » 213,600
3. Armamento della via, meccanismi fissi e chiusure . . . . . . » 53,000
4. Apparecchi di sicurezza e relative cabine » 137,300
5. Spese generali per studî, dirigenza, sorveglianza e liquidazione . . » 35,100

><

La predetta Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale, il progetto esecutivo (da essa compilato per incarico del Ministero dei Lavori pubblici) del tronco di ferrovia San Stefano-Sarzana, diramazione della linea da Parma a Spezia.

Secondo il progetto stesso il nuovo tronco è lungo m. 6969.57 ed il suo costo è preventivato in lire 2,211,000 corrispondente ad un costo medio chilometrico di L. 316,000; nel qual prezzo figura per L. 570,000 la stazione di Santo Stefano.

Il progetto di massima studiato dalla Direzione tecnica governativa prevedeva invece la lunghezza di m. 6650 ed il costo di L. 1,334,000 ossia in media L. 200,000 a chilometro; non tenuto conto però delle spese generali e degli impianti della stazione di Santo Stefano.

Il nuovo progetto è stato redatto in modo da essere messo in appalto ad asta pubblica per conto diretto dello Stato.

><

Siamo informati che l'Ufficio tecnico della Società delle strade ferrate Meridionali, incaricato degli studî della ferrovia da Casarsa a Spilimbergo e Gemona, ha recentemente ultimati i rilievi necessarî e stabilito in piano ed in profilo il tracciato e l'altimetria, per la compilazione del progetto di massima del tratto della linea predetta compreso fra Spilimbergo e Commerzo, col passaggio del Tagliamento allo Stretto di Pinzano.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato per approvazione al Regio Ispettorato generale gli elaborati di gara per la fornitura del seguente materiale mobile e della relativa grossa ferramenta, che resta ancora da ordinarsi nel fabbisogno per il biennio 1887-89, cioè:

N. 10 carrozze di 1.a classe, in un solo lotto; N. 36 carrozze di 2.a classe, divise in due lotti, il primo di 20 ed il secondo di 16; N. 35 carrozze miste di 1.a e 2.a classe, in un lotto unico; N. 175 carrozze di 3.a classe, in cinque lotti, di cui il primo, il secondo ed il terzo di 35, il quarto di 40 ed il quinto di 30; N. 20 carrozze di 2.a classe per treni locali, in un lotto unico; N. 30 carrozze di 3.a classe, pure per treni locali in un unico lotto; N. 95 carri bagaglio, divisi in tre lotti, di cui il primo ed il terzo, di 30 ed il secondo di 35; N. 782 paia di ruote con cerchioni in acciaio montate su assi da 12 tonnellate, divisi in tre lotti, di cui i primi due di N. 260 ed il terzo di N. 262; N. 1564 molle a balestra di sospensione e N. 1955 molle a bovolo per trazione e repulsione, divise in quattro lotti.

La spesa preventivata per tutte le forniture suindicate ammonta a L. 3,733,100.00

><

Per rendere possibile sollecitamente l' apertura all'esercizio del tronco della ferrovia Battipaglia-Castrocucco compreso fra Vella e Pisciotta, occorrendo di provvedere che la stazione di Pisciotta possa funzionare provvisoriamente da stazione testa di linea, il Servizio delle costruzioni per le ferrovie del Mediterraneo ha compilato il relativo progetto, il quale considera una spesa di L. 105,700.

><

Sul progetto esecutivo del tronco da San Lucido a Fuscaldo (linea Eboli-Reggio litoranea) del quale abbiamo annunziata la presentazione nel *Monitore* della scorsa settimana da parte della Società delle strade ferrate del Mediterraneo, riceviamo le seguenti informazioni.

Il tronco del quale trattasi misura la lunghezza di m. 11,469 ed il suo importo è valutato in L. 6,183,000. La massima pendenza adottata in profilo è quella del 5 per mille; ed in planimetria, il raggio minimo delle curve è mantenuto nel limite di m. 400.00.

Le opere d'arte minori progettate sono in numero di 54; quelle maggiori di 12. Le opere maggiori sono tutte a travata in ferro in una sola campata, della luce rispettiva: la 1.a di m. 38; la 2.a, la 3.a e la 9.a di m. 19.90; la 4.a, la 6.a e la 7.a di m. 30; la 5.a di m. 14; l'8.a di m. 15; la 10.a e la 11.a di m. 18 e la 12.a di m. 34.

Le stazioni situate lungo il tronco sono quelle di Paola e di San Lucido, munite entrambe di fabbricato-viaggiatori, di cessi, di magazzeno merci e di piano caricatore; e quella di Paola anche di rifornitore.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono proposti: n. 10 caselli doppî; 1 casello semplice ed una garetta.

L'armamento sarà formato con rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer della lunghezza di m. 9 e del peso di 36 kg. per metro lineare, unite fra loro a giunto sospeso e posate su 11 traverse.

Per il tronco del quale trattasi venne studiato un progetto di massima dalla direzione tecnica governativa per le ferrovie in Reggio di Calabria, secondo il quale il costo del tronco stesso ora presunto di L. 3,550,000 senza spese generali è di L. 3,905,000 queste comprese. La differenza di preventivo fra i due progetti dipende da che in quello studiato dalla Società è compresa una maggior quantità di lavori, ed inoltre sono stati aumentati parecchi dei prezzi unitarî del progetto di massima.

><

Nel prossimo numero del *Monitore* daremo ragguagli anche sul progetto del terzo tronco della ferrovia

Aulla-Lucca, compreso fra Bagni di Lucca e Ponte di Campia, pure compilato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo e di recente stato sottoposto all'approvazione governativa.

><

Ci informano da Udine che durante lo scorso mese di aprile, in causa delle frequenti giornate piovose, i lavori di completamento, di finimento e d'armamento della linea Portogruaro-Casarsa, lunga m. 19,600, rimasero spesso interrotti, perciò progredirono limitatamente. Tuttavia i lavori trovansi già a buon punto imperocchè possono considerarsi ultimati: i movimenti di terra, le opere d'arte, i fabbricati nelle stazioni di Cordovado e di San Vito, le case cantoniere e le garette. Per l'armamento, è oramai disteso sulla piattaforma il primo strato di massicciata, sul quale è anche posato il binario. La ghiaia pel completamento della massicciata, le traverse e le rotaie anche per l'armamento delle stazioni, trovansi in provvista lungo la linea. Non restano a provvedere che i deviatoi.

Tenuto conto dello stato attuale di avanzamento dei lavori, qualora vengano provvisti in tempo i materiali metallici per gli scambî ed incrociamenti, è ancora presumibile che, con un poco di buona volontà da parte della Impresa, la linea possa venir aperta all'esercizio per la fine di giugno, o nella prima quindicina di luglio p. v.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al R Ispettorato generale la proposta per il rinnovamento della massicciata della ferrovia Cremona-Mantova, nel tratto compreso fra le progressive 12,752 e 61,197, e cioè fra le stazioni di Gazzo Pieve San Giacomo e Mantova. La spesa preventivata all'uopo ascende a L. 617,000.

><

Sappiamo che in base ai risultati della gara tenutasi presso la Società delle strade ferrate del Mediterraneo il R. Ispettorato generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Provera Giuseppe di Ritirata (Casale) i lavori d'impianto siepi lungo la linea Vercelli-Mortara-Broni.

><

Siamo informati che con decreto Ministeriale num. 7974 del 4 andante il R. Ispettorato generale ha autorizzato la Società del Mediterraneo ad effettuare la spesa di L. 117,175 per risanamento e completamento della massicciata lungo il tronco Serravalle-Isola del Cantone della linea Torino-Genova.

><

Con altro decreto il R. Ispettorato ha pure autorizzata la Società stessa ad effettuare la spesa di lire 1,500 per riduzione della rimessa carrozze ad uso dormitorio per macchinisti e fuochisti in stazione di Chiavari.

><

Sappiamo che la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per appalto dei lavori di costruzione di tre cabine per impianto di apparati Saxby e Farmer in stazione di Civitavecchia. L'importo di detti lavori è di L. 13,000 e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 23 corrente mese.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate;

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali, esercente la rete Adriatica, pei lavori di allargamento del ponte sul fiume Marecchia, e per l'innesto della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, ammettendo che l'esecuzione dei lavori stessi possa affidarsi alla predetta Società a rimborso di spesa. L'importo delle opere considerate in progetto è preventivato di L. 171,700 delle quali L. 90,000 per la fornitura in opera delle travate metalliche, e L. 50,000 per lavori di terra e di muratura;

2. Che, con le avvertenze e modificazioni suggerite dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, possa essere approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, il progetto per la costruzione di un binario indipendente per la congiunzione della stazione di Treviso con la nuova ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. La lunghezza del binario è di m. 1262 e la spesa preventivata pel relativo impianto ascende a L. 138,600;

3. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, siano meritevoli della ministeriale approvazione il progetto e l'atto di sottomissione relativi alla costruzione di un lazzaretto per ricovero degli operai, addetti ai lavori della galleria di Ronco (nella ferrovia Succursale dei Giovi) che venissero colpiti da malattie infettive.

Il Consiglio medesimo ha inoltre dato il proprio parere sui seguenti altri affari:

a) su di una domanda della Impresa De Ninno Nicola per la proroga del termine stabilito per il compimento dei lavori di armamento del tronco Carrito-Cocullo della ferrovia Roma-Solmona e per l'esonero della multa nella quale sarebbe incorsa;

b) su di una domanda della Ditta Larini Nathan e Comp. per la proroga del termine fissato in contratto per la fornitura e posa in opera di meccanismi fissi occorrenti per alcune stazioni nei tronchi 3, 6, 9, 10 e 11 della ferrovia da Roma a Solmona;

c) su di una istanza della Ditta Bolckow et Waughan e Comp. per la restituzione di tassa proporzionale di registro e per interessi dipendenti da ritardato pagamento di rotaie somministrate dalla Ditta stessa per la ferrovia Succursale dei Giovi;

d) sulla liquidazione finale dell'armamento, dei lavori e della fornitura degli scambi e del materiale fisso, occorsi per le stazioni comprese nei tronchi 3° e 4° della ferrovia Zollino-Gallipoli, eseguiti dalla Impresa Lindemann.

><

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio ha manifestato a quello dei Lavori pubblici la sua adesione alla pronta attuazione delle tariffe proposte per il servizio cumulativo diretto italo-svizzero ed italo-germanico, facendo poi raccomandazioni per un miglior trattamento nel trasporto dei vini, onde agevolare l'esportazione dei nostri prodotti all'estero.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quella delle ferrovie dell'Adriatico, ha presentato al Ministero dei Lavori pubblici lo

schema di una tariffa speciale pel trasporto a grande velocità dei bozzoli vivi da attivarsi in via di esperimento per il periodo di un anno.

Le basi della nuova tariffa, la quale dovrebbe aver effetto a partire dal giorno 16 del corrente mese, sono quelle indicate dalla Associazione serica di Milano e riportate nel quesito IX del Consiglio delle tariffe.

><

Nella seduta tenutasi il giorno 5 andante dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Casalis Luigi di Brandizzo per tombinatura generale della stazione di Bra;

2. Colla Ditta Valère Mabille di Mariemont per fornitura di 300 assi in acciaio Martin Siemens per carri e carrozze;

3. Colla Ditta Fratelli Peregrini di Milano per fornitura, carico, scarico, spandimento e profilatura di m. c. 30,000 di ghiaia vagliata e ricarico massicciata fra Torino Succursale e Brandizzo, nonchè pel dissodamento della massicciata attuale;

4. Colla Ditta Cosimo Beltrutti di Torino per fornitura di Kg. 120,000 di olio minerale scuro;

5. Colla *Chemnitzer Werkzeugmaschinen-fabrik* di Chemnitz per fornitura di una macchina a fresare verticale per i quadri dei focolai, un laminatoio per le lamiere dei focolai e un tornio per le ruote dei vagoni per le officine di Pietrarsa e Granili.

6. Colla Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech di Savona per fornitura di 25,000 tonnellate di rotaie in acciaio fuso Martin Siemens;

7. Colla Ditta Magni e C. di Monza per fornitura di Kg. 120,000 di grasso composto per veicoli per la stagione estiva.

><

Nella seduta del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutasi il giorno 11 andante, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano per fornitura di una piattaforma girevole completa del diametro di metri 15 pel tronco Spezia-Pontremoli;

2. Colla Ditta Giuseppe Poccardi e C. di Torino per fornitura di 12 cilindri per locomotive, destri e sinistri;

3. Colla Ditta Cattro e C. di Ancona per fornitura di altri 12 cilindri come sopra;

4. Colle Fabbriche unite di biacche e colori di Genova per fornitura di Kg. 30,000 di biacca ordinaria in pani oppure in polvere;

5. Colla Ditta Gazzano Narciso di Sestri Levante per restauro e consolidamento dell'estremo est della galleria del Rospo e della galleria artificiale, immediatamente prossima, sulla linea Genova-Pisa;

6. Colla Ditta Manzi Gaetano di Pisa per ampliamento del piano caricatore della sabbia in stazione di Viareggio;

7. Col *Maschinen-fabrik* di Esslingen per fornitura di 14 caldaie per locomotive;

8. Colla *Société Anonyme Internationale de Constructions et d'entreprise de Travaux Publics* à Braine Le Comte per fornitura di 25 piattaforme girevoli complete del diametro di m. 4.50;

9. Colla Ditta Breda e C. di Milano per fornitura di 10 carri speciali scoperti a 2 assi e a 2 piani della portata di 12 tonnellate per trasporto acidi;

10. Colla Ditta G. Ansaldo e C. di Sampierdarena per fornitura di 8 locomotive a 4 ruote accoppiate e carrello girevole e dei relativi tenders.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Preventivo di L. 5000 per lavori di consolidamento del manufatto al chilom. 4.257, della linea Castagnole-Asti e dell'argine stradale fra le progressive 4292 e 4331;

2. Preventivo di L. 7000 occorrenti per la costruzione di banchine in legname in 7 fermate dei treni locali da attivarsi fra Genova e Voltri;

3. Preventivo di L. 2800 per la sistemazione di fossi colatori in una trincea a monte del piazzale della stazione di Spezia.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle ferrovie Meridionali ha rimesso, per l'approvazione, al Ministro dei Lavori pubblici i seguenti progetti:

1. Costruzione di un nuovo ponte a travata metallica sul Cervaro al chilom. 43.936 da Foggia, linea Foggia-Napoli, L. 127,000;

2. Sistemazione delle banchine della piattaforma stradale lungo il tronco di ferrovia Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno, L. 9500;

3. Impianto della stazione di Calenzano al chilom. 12.427 della linea Firenze-Pistoia-Pisa, L. 125,485;

4. Ricarico della massicciata nella linea Foggia-Lucera, L. 13,000;

5. Rifacimento di circa chilom. 12 di binario e di n. 15 deviatoi nel tronco Terontola-Chiusi, L. 103,650;

6. Proposta per la costruzione di 3 cisterne e di n. 16 cupolini sui pozzi esistenti presso alcune case cantoniere della linea Foligno-Terontola, spesa prevista L. 5530;

7. Proposta di lavori di difesa, mediante massi naturali, delle pile 6, 7, 8 e 9 del viadotto Rivoli Bianchi, al chilom. 32.570, della linea Udine-Pontebba, spesa preventivata L. 3200;

8. Proposta per la costruzione di una casa cantoniera al chilom. 143,431.50 della linea Venezia-Peschiera, con un preventivo di spesa di L. 8430;

9. Proposta pel rifacimento di m. 2582.31 di binario in stazione di Piacenza, con una spesa di L. 32,852;

10. Preventivo di L. 19,237.90 occorrenti per provvedere alla manutenzione dell'armamento nel tronco Bologna–San Giovanni in Persiceto nel primo anno di esercizio;

11. Preventivo della spesa di L. 9725 necessaria per sistemare il piano caricatore ed il magazzino merci a piccola velocità in stazione di Reggio Emilia;

12. Proposta per il rifacimento in acciaio di m. 5876 di binario armato in ferro nel tronco Pavia-Motta San Damiano, lungo la linea Voghera-Pavia-Brescia, spesa necessaria L. 44,230 escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

13. Preventivo di L. 2260 per la sostituzione di una piattaforma in stazione di Bologna;

14. Preventivo di L. 2210 per la sistemazione dello scolo delle acque, provenienti dal campo militare di Caserta;

15. Acquisto di n. 100 cassette di manovra per deviatoi con portafanale e relativi fanaletti a disco per le linee complementari, spesa preventivata L. 10,400;

16. Ampliamento del piazzale, costruzione di un magazzino merci e sistemazione dei binari nella stazione di Trapani, spesa preventivata L. 54,011.01.

17. Ricarico e risanamento della massicciata in diversi tratti della linea Ferrara-Argenta, spesa preventivata L. 25,800;

18. Completamento delle siepi di chiusura o piantagione di robinie a consolidamento delle scarpe dei rilevati e delle trincee sulla linea Sondrio Colico-Chiavenna, spesa preventivata L. 60,350;

19. Lavori necessari nella stazione di Casarsa per l'apertura all'esercizio della linea Portogruaro-Casarsa, spesa preventivata L. 99,900.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici ha data approvazione, valevole anche come dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, al progetto presentato dalla Direzione delle ferrovie Meridionali per una breve deviazione attraverso il Reno presso la fermata di Pioppe di San Salvaro lungo la ferrovia Bologna-Pistoia. Di questo progetto, consistente principalmente in un ponte a tre travate metalliche indipendenti di metri 38.46 ciascuna, abbiamo già fatta parola nel *Monitore*.

Direttissima Roma-Napoli. — La Commissione della Camera per i provvedimenti ferroviarî, nel suo lungo lavoro ormai compiuto, ha lasciato in sospeso la questione della direttissima Roma-Napoli. Essa ha sentito il Ministro dei Lavori pubblici e quello della Guerra il quale, sul proposito delle attuali comunicazioni fra Roma e Napoli, dichiarò necessarî per la difesa il tronco Roma-Segni e il doppio binario su tutto il resto della strada fra Segni e Napoli.

La Commissione, del resto, non ha presa alcuna deliberazione in merito nè per l'interna, nè per la littoranea, nè per le rettifiche, nè per una linea autonoma indipendente. Sono quindi inesatte le affermazioni di alcuni giornali che vorrebbero far credere essersi dalla Commissione deliberato in favore di una linea autonoma e littoranea. Il voto della Commissione consiste invece nell'invitare il governo a fare una proposta più completa, per soddisfare il voto delle leggi del 1879 e del 1882 per la diretta Roma-Napoli.

Ferrovia Genova-Piacenza. — L'Ing. Argenti presentò al Municipio, alla provincia ed alla Camera di commercio di Genova una sua memoria, nella quale viene risollevata la questione della ferrovia Genova-Piacenza. Il concetto dell'ing. Argenti è di appressimare al porto di Genova quanto è possibile i tre valichi alpini del Moncenisio, del Gottardo e del Brennero, e per ottenere tale concetto dimostra essere necessarie le tre linee, Genova-Ovada-Acqui-Asti, Genova Alessandria e la Genova-Piacenza di cui si tratta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Nella seduta del 7 corrente della Camera, avendo l'on. Del Giudice interrogato il Ministro dei Lavori pubblici sulle voci di trattative per il concorso dell'Italia nella spesa di un nuovo valico alpino attraverso il Sempione, l'on. Ministro ammise che furono fatte comunicazioni ufficiose al governo per sapere se esso intendeva entrare in trattative per il valico del Sempione. Dichiarò che il Ministero aveva dovuto, officiosamente e senza prendere impegno, esaminare le proposte che gli erano state fatte; ma negò l'esistenza di vere trattative, le quali, aggiunse, non potrebbero mai, a suo avviso, avvenire, fino a che l'Italia non avrà risoluto il problema, assai più necessario ed urgente, del suo servizio ferroviario interno.

Allora soltanto potrà il governo prendere in esame l'opportunità di aprire attraverso le Alpi un nuovo sbocco ferroviario e la preferenza a darsi all'uno od all'altro dei vari valichi, che si contendono la scelta.

La Camera fece generalmente buon viso a queste dichiarazioni.

— Nella seduta dell'8 corrente il Consiglio comunale di Milano trattò del sussidio per il valico del Sempione. Dopo poche e brevi osservazioni favorevoli, fu approvata all'unanimità la seguente proposta della Giunta:

« Il Consiglio comunale delibera di concorrere con la somma di L. 1,500,000 a fondo perduto nella spesa per la costruzione della ferrovia attraverso il Sempione, a condizione che fra le linee d'accesso sia compresa quella Arona-Ornavasso; che la somma venga pagata in quindici eguali rate annuali, senza decorrenza di interessi; che il pagamento dovrà incominciare l'anno nel quale saranno aperte al pubblico le dette linee; e ritenuto pure che l'impegno del Comune sarà perento quando i lavori non siano iniziati entro un triennio dalla presente deliberazione. »

Ferrovie Inglesi. — In una recente seduta della Camera dei Comuni inglese, in cui fu approvato il bilancio delle entrate, v'ebbe una discussione interessante sulla quistione del riscatto delle ferrovie da parte dello Stato. La sollevò il deputato Watt, proponendo la nomina d'una Commissione per lo studio di questa materia. Il Watt volle dimostrare che il riscatto delle ferrovie riescirebbe di grande vantaggio per il pubblico, e che era contemplato nel *General Railway Act* del 1844. Parecchi oratori sostennero la medesima tesi.

Ma sir Michael Hicks Beach, che si può ritenere interpretasse il pensiero del Governo, combattè la proposta. Negò che l'acquisto delle ferrovie fosse contemplato nella legge del 1884 e affermò che un tale acquisto non gioverebbe nè al pubblico, nè allo Stato e sarebbe pericoloso politicamente e finanziariamente. Con lui convenne il Gladstone il quale sostenne che lo Stato non potrebbe acquistare le ferrovie senza esercitarle esso stesso e ciò gli addosserebbe una molteplicità di funzioni che esso non deve assumere. La mozione Watt fu quindi reietta senza *itio in partes*. Il *Times*, commentando questa discussione, divide pienamente l'opinione del Beach e di Gladstone che lo Stato non deve acquistare le ferrovie nè per esercitarle, nè per affidarne ad altri l'esercizio.

Ferrovie Francesi. — *Servizio Militare.* — Nel n. 2 del *Monitore* abbiamo annunciato come dal 1.o luglio corrente anno le Compagnie degli operai militari di strade ferrate (Ferrovieri) avrebbero preso possesso della linea da Chartres ad Orléans tenendone il completo servizio tecnico. Possiamo ora aggiungere le seguenti più precise informazioni.

Questo servizio militare non doveva, secondo la convenzione fattasi all'uopo tra il Ministro della guerra e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, incominciare che col 1.o luglio; ma la linea fu già consegnata al Genio militare, il cui personale attende dal principio del corrente mese al servizio affidatogli. Questo è diretto allo scopo di ammaestrare ed esercitare i soldati intorno a tutto ciò che potrà essere loro opportuno in tempo di guerra.

Si è fatta all'uopo una completa ripartizione del lavoro e delle attribuzioni tra gli impiegati civili e gli aggiunti militari. Questi sono divisi in due reparti; ciascuno dei quali comprende un capitano, due luogotenenti, undici sotto ufficiali e 49 caporali e soldati. Il capitano ha ufficio di ispettore; dei luogotenenti, l'uno ha l'*interim* e l'altro è capo di scalo a Patay. I sotto ufficiali sono sotto capi di scalo, capi di stazione, capi posto, impiegati al telegrafo. I caporali e soldati sono capi treno, frenatori, impiegati al telegrafo ed agli scambi, allievi macchinisti, fuochisti, ecc., ecc.

La paga dei militari è così fissata: per gli ufficiali, una indennità di L. 5 al giorno, oltre lo stipendio consueto; per i sotto ufficiali, caporali e soldati L. 1.50. Le punizioni danno luogo a ritenute sulle paghe.

Questa organizzazione non è punto temporanea, bensì definitiva.

Ferrovie Lombarde. — I benefici lordi nel 1887 furono di fiorini 19,774.912; dalla qual somma debbonsi detrarre complessivamente fior. 18,661.308, ossia fior. 14,859.557 per il servizio delle obbligazioni e fiorini 3,804,751 per la perdita sul cambio.

Da ciò ne risulta che il beneficio netto, compresovi il saldo riportatovi dal 1886, è di fiorini 2,204,727 il quale permette appunto di distribuire lire 2 per azione, come abbiamo preannunciato nel n. 14 del *Monitore*.

Ferrovie Bulgare. — Nel num. 17 del *Monitore* abbiamo annunciatò che il governo Bulgaro aveva proposto alla Porta d'incaricarsi dell'esercizio della linea Vakarel-Bellova. Or bene dobbiamo aggiungere che il Governo della Porta, con nota in data 15 scorso aprile, ha risposto di non poter accettare la proposta, perchè l'esercizio di tale linea spetta alla Società dei raccordamenti.

Ferrovie Indiane. — La posa delle rotaie da Calcutta a Mandalay fu terminata il 29 scorso aprile.

Ferrovie dell' Asia Minore. — Da uno studio su tali ferrovie, pubblicato nel *Journal des Trasports*, riassumiamo i seguenti dati statistici delle ferrovie che possiede attualmente l'Asia Minore e specialmente l' Anatolia e delle ferrovie in istudio costituenti una completa rete di circa 6000 chilometri.

Ecco la statistica delle ferrovie attuali:

Da Scutari a Ismitd . .	Chilom.	92
Da Modania a Bruzza (incompiuta)	»	38
Da Smirne a Allahcheïr . .	»	169
Da Smirne a Aidin-Serai Keci .	»	232
Da Merzina a Adana . .	»	67
	Totale Chilom.	598

Circa la rete completa, che dovrebbe svolgersi nelle principali contrade dell'Asia Minore, ossia nell'Anatolia, nell'Armenia, nella Siria e nel Kurdistan, osserviamo come questo progettato incremento ferroviario debba specialmente attrarre l'attenzione in questi tempi nei quali stanno per aprirsi ai traffici coll'Oriente i raccordamenti europei con Salonicco e con Costantinopoli.

Ecco intanto la statistica della progettata rete:

Da Scutari a Bagdad . .	Chilom.	2,255
Da Bagdad a Bassora (circa) .	»	440
Samson-Amasia-Sivas . .	»	392
Suediè-Aleppo-Diarbekir . .	»	485
Ada-Bazar-Eregli . . .	»	200
Modania-Bruzza-Buzujuk . .	»	152
Eski-Cheir-Kotakia-Koniah .	»	472
Da Silvas a Cesarea . .	»	150
Da Tripoli di Siria ad Antiochia	»	256
Da Tireboli (Mar Nero) a Erzerum	»	390
Silvas-Erzerum . . .	»	464
	Totale Chilom.	5,656

Degli studi di tale rete è autore l'ing. tedesco Guglielmo Pressel al quale ne fu dato ufficiale incarico sin dal 1872.

Notizie Diverse

Carbone tedesco in Italia. — La *Gazzetta di Colonia* pubblica la seguente statistica sull' esportazione ferroviaria dei carboni di Vestfaglia e di Sarbruk per l'Italia, dopo l'apertura del Gottardo:

1882	carri	2,555	1885	carri	7,518
1883	»	4,954	1886	»	5,745
1884	»	6,986	1887	»	7,934

La medesima *Gazzetta* annuncia che la diminuita esportazione nel 1886 avvenne per causa della concorrenza dei carboni francesi ed inglesi, ma che le tariffe speciali attivate al principio del 1887 diedero nuovo impulso all'esportazione tedesca per l'Italia.

I cavi telegrafici sottomarini dello Stabilimento Pirelli. — In poco tempo la Società Pirelli e C., la quale ha recentemente costrutto in fondo al golfo della Spezia, a San Bartolomeo, un nuovo Stabilimento per la costruzione dei cavi telegrafici sottomarini, ne ha già costrutti o posati circa 800 chilometri, cioè:

linea Tremiti-Montemileto	Chilom.	25
» Mazzara-Pantelleria	»	117
» Isole Eolie	«	47
» Livorno-Gorgona	»	36
» Giglio-Argentaria	»	20
» Palermo Ustica-Napoli	»	403

oltre il cavo fra Massaua-Assab e Perim, posato col concorso di mezzi inglesi, non essendo ancora ultimato, allora, l'impianto attuale.

È notevole che incominciando i lavori si trovò conveniente di produrre nello stesso stabilimento alcune macchine che riuscirono più perfette e convenienti delle originali inglesi.

La produzione può ascendere a 3000 chilometri di cavo per anno.

Locomotive elettriche. — Dicesi che la Società del *Metropolitan District Railway* stia trattando per il funzionamento delle proprie locomotive mediante l'elettricità, la quale permetterebbe di realizzare una economia del 50 per 0[0 sulle spese d'esercizio.

Se ciò si potrà ottenere, il pubblico usufruirà del grande vantaggio che gli arrecherà la soppressione del fumo, cotanto incomodo, specialmente nelle ferrovie sotterranee.

Boe telefoniche. — La Compagnia transatlantica ha deciso di far collocare nel porto dell'Havre, delle boe telefoniche ad uso dei suoi piroscafi. Una applicazione analoga del telefono è stata già fatta con successo in Adelaide dalle Messaggerie marittime e dalla Orient Steam Navigation Company. Due cavi sono stati immersi da Largs-Bey ad Adelaide assicurati ad una boa disposta opportunamente, ed ancorata ad un miglio dalla gettata. Il piroscafo « Jarra », entrando in rada, ha potuto collegare il cavo isolato del suo apparecchio telefonico, con quello della boa, e comunicare così con la terra.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI

	5 Maggio	Maggio 12
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 804	804,50
» » Mediterranee	» 624	624,50
» » Sicule	» 565	—
» » Sarde (preferenza) . . .	» 270	275
» » Palermo Marsala-Trapani .	» 390	390
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 548	548
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . .	» 304	304
» » Monte Cenere . . .	» —	—
» » Novara Seregno . . .	» 250	250
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 315	315
» » » 2ª emiss.	» 311	312
» » Centrale Toscana . .	» 530	530
» » Meridionali . . .	» 318,50	316,50
» » Sarde, serie *A* . . .	» 312,50	313
» » » serie *B* . . .	» 315,50	316,50
» » » 1879 . . .	» 314	312
» » Pontebba	» 472	472
» » Nord-Milano . . .	» 264	264
» » Meridionali Austriache	» 294,50	294,50

CONVOCAZIONI

Strade ferrate secondarie della Sardegaa. — Convocazione dell'Assemblea generale straordinaria per il giorno 23 maggio 1888 alle ore 2 1/2 pom. in Torino.

Ferrovia Mantova-Cremona. — I signori azionisti sono convocati in Assemblea generale ordinaria per il giorno 10 giugno alle ore 12 meridiane, presso la sede della Società, via Silvio Pellico, n. 12 Milano.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città di Genova (16 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dell'apertura della grande strada parallela a via Libertà tra via Beverato e piazza del Popolo, e di altre due di comunicazione fra le vie Rivale e Libertà. Importo ridotto lire 168.300. (V. n. 16 dei *Monitore*).

Municipio di Ortona (18 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori necessarî alla costruzione di una condotta forzata d'acqua con fontane. Importo L. 159,210.90 oltre lire 25,789.10, a disposizione dell'amministrazione Comunale, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 22 1/2 0/0. (V. n. 16 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Torino (19 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto della costruzione di un ponte in muratura sull'Orco fra S. Benigno e Foglizzo e delle strade d'accesso, ivi compresa la strada dal Ponte a Montanaro. Importo lire 425.000. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva L. 14.000. Fatali 5 giugno, ore 10 ant.

Uffizio della Deputazione Provinciale di Abruzzo Ultra 2.o (21 maggio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione del 1.o tratto del 1.o tronco della strada provinciale detta di Scanno compreso tra l'abitato di Solmona e quella di Bugnaca (metri 6641.00). Importo L. 20,000. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in mesi 6. Fatali 7 giugno alle ore 12 merid.

Ufficio della Deputazione Provinciale di Abruzzo Ultra 2.o (21 maggio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione del 2.o tratto del 1.o tronco della strada commerciale n. 13, compreso tra l'abitato di Bugnara e quello di Anversa (metri 7095.61. Importo L. 156.110. Cauzione provvisoria L. 8000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 30 maggio, ore 12 merid.

Città di Carmagnola (21 maggio, ore 9 ant., 1.a asta). — Appalto di provviste ed opere occorrenti pella costruzione di un edifizio scolastico al Borgo San Giovanni. Importo lire 14,609 55. Cauzione il decimo. Fatali 29 maggio, ore 6 pom.

Prefettura di Salerno (22 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione d'un tronco del collettore Solofrano fra i ponti Piro e Santa Maria a Favore nella bonifica dell'Agro Nocerino. Importo L. 55.000. Lavori compiuti in mesi 6. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a stabilirsi.

Comune di Angri (23 maggio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione e lastricamento delle vie Carlo Doria e Giovanni da Procida. Importo ridotto L. 41.496. (Vedi n. 13 del *Monitore*).

Comune di Rivergaro (24 maggio, ore 12 mer. 1.a asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del ponte obligatorio in muratura sul Torrente Trebbia e relative rampe d'accesso, da costruirsi nelle vicinanze della borgata di Rivergaro. Importo L. 182.442.14. Cauzione provv. L. 10,000. Cauzione dsf. L. 20,000. Fatali 14 giugno, ore 12 meridiane.

Deputazione Provinciale di Pavia (25 Maggio, ore 12 mer. 1.a asta). — Appalto della costruzione di un edificio ad uso caserma in Voghera dei RR. Carabinieri. Cauzione provv. L. 3000. Cauz. def. L. 6000. Fatali 11 giugno, ore 12 meridiane.

Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino (25 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione del 6.o tronco dalla foce di Piobbico al molino dei Galeotti, della strada provinciale di Serie che dal confine di Città di Castello per Apecchio e Piobbico mette alla nazionale Flaminia in Acqualagna. Importo ridotto L. 114,865.79. (Vedi n. 13 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Firenze (26 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla rettificazione del tronco della strada nazionale n. 42, da Pontassieve al confine colla provincia di Forlì compreso fra l'abitato di Rocca S. Casciano ed il secondo fosso di Campomaggio, ed alla sistemazione ed allargamento del tratto susseguente fino al luogo denominato Pantirolo, della totale lunghezza di metri 4.400. Importo L. 292,645..20. Lavori compiuti in anni 8. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni quindici.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caltanissetta (29 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 73, compreso fra piazza Armerina ed il ponte sul torrente Gigliotto, della lunghezza di metri 13.842, esclusa la traversa di piazza Armerina, della lunghezza di metri 286. Importo annuo ridotto L. 15,844.51. (Vedi n. 16 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pavia (29 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti al rialzo, ingrosso ed imbancamento per la definitiva sistemazione del tratto d'argine destro di Po, fra la rampa provinciale Pavia-Broni e la Chiavica Camatta, nel Comprensorio idraulico di Mezzanino-Albaredo Arnaboldi, per l'estesa di metri 3,769.50. Importo L. 126.370. Lavori compiuti in 120 giorni. Cauzione provvisoria L. 6,000. Cauzione definitiva il decimo.

Comune di Baselice (2 giugno, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto del tronco di strada rotabile da Baselice al Ponte Fortore. Importo L. 166,000. Cauzione provv. L. 5000. Cauz. def. L. 10,000. Fatali 17 giugno, ore 12 meridiane.

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (*Spezia*) (17 maggio, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di num. 65 eliche e 114 pale d'elica in acciaio fucinato per Torpediniere tipi: Thornycroft, Yarrow e Schichau. Importo ridotto lire 114,955.52. (V. n. 16 del *Monitore*).

Id. id. (19 maggio, ore 12 merid., unico e definitivo). — Fornitura di ch. 300.000 di ferro finissimo in verghe tonde del diametro da mm. 8 a 32 per formare pernotti. Importo L. 96.000. Cauzione L. 9600.

Direzione Compartimentale dei Telegrafi di Torino (28 maggio, ore 2 pom., 1.a asta). — Fornitura in appalto di n. 4050 pali di castagno selvatico all'anno per il periodo continuativo di anni 5, a cominciare dall'anno finanziario 1889-90. Importo L. 233.500. Cauzione provvisoria L. 500. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 12 giugno, ore 1 pom.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto l'appalto delle 2 *fondazioni ad aria compressa* e della travata metallica del *Ponte Lordo*, per conto della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Novara. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione, (dal 1.o luglio 1888, del 2.o tronco della strada nazionale num. 29, detta del Sempione, compreso fra la spalla destra del ponte sul Toce alla Masone ed il confine Svizzero, è stato aggiudicato al signor Giuseppe Rocca, per L. 32,322.19. (V. n. 8, 12, 16 e 17 del *Monit.*).

Prefettura di Mantova. — L'appalto dei lavori di difesa frontale dell'argine sinistro di Po nel froldo Croce di Scarzarolo fra i segnali 138 e 140 nel Comune di Borgoforte, fu aggiudicato al signor Pozzi Antonio, Mantova, per L. 42,944.55. (Vedi n. 12 del *Monitore*).

Prefettura di Messina. — L'appalto dei lavori di rialzo dei ponti sui torrenti Cartolar e Mandri sul 6.o tronco Novara-Salicà della Strada Nazionale num. 2, è stato aggiudicato al signor Cannatraci Antonio, Messina, per L. 47,289.16. (Vedi n. 15 del *Monitore*).

Prefettura di Montova. — L'appalto primordiale per la difesa frontale e costruzione della sottobanca al tratto d'argine destro di Po nel froldo Gazza Golena Ronchi, è stato aggiudicato al sig. Bacchetti Antonio, Belluno, per L. 64,971.08.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

12ª Decade — Dal 21 al 30 aprile 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	1.079.205 19	60.184 16	297.143 11	1.358.519 06	45 679 90	2.840.731 45	3.980 00	713 75
1887	996.304 82	52.398 64	294.200 91	1.377.447 87	75.283 19	2.795.635 46	3.980 00	702 42
Differenze nel 1888	+ 82.900 37	+ 7.785 52	+ 2.942 20	— 18.928 81	— 29.603 29	+ 45 095 99	»	+ [illegible] 33
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	10.569 752 29	525.529 83	3.516 495 30	11.512.579 99	395.842 01	29.520.200 33	3.980 00	7.417 13
1887	10 151.006 25	502.390 10	3 187.421 87	11 407.001 65	461.397 22	28.709.217 09	3 980 00	7.213 37
Differenze nel 1888	+ 418.746 04	+ 23.139 73	+ 329 074 43	+ 105.578 25	— 65.555 21	+ 810.983 24	»	+ 203 76
				RETE COMPLEMENTARE — PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	44.786 85	1.165 40	5.112 85	43.185 75	1.179 85	95.430 70	812 50	117 45
1887	41.650 44	946 00	4.677 15	42.924 66	2.668 48	92.866 73	722 00	128 62
Differenze nel 1888	+ 3.136 41	+ 219 40	+ 435 70	+ 261 09	— 1.483 63	+ 2.563 97	+ 90 50	— 11 17
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	459.953 55	12.035 67	64 774 36	414.056 44	14 013 75	964.833 77	805 50	1.198 06
1887	403.171 05	9.278 48	45.310 93	340.501 51	13 652 14	811.911 14	722 00	1.153 29
Differenze nel 1888	+ 56.782 50	+ 2.757 19	+ 19.463 43	+ 73.554 90	+ 361 61	+ 152.9.9 63	+ 103 33	+ 44 77

Il 12 Aprile aperto il tronco Lugo-Massalombarda di Chilometri 9.

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	3.324 85	3.103 75	+ 221 10	25.238 15	23.428 00	+ 1 810 15
Merci	645 10	597 00	+ 48 10	7.204 10	6.658 85	+ 545 25
Introiti diversi	109 90	101 85	+ 8 05	1.266 55	1.218 70	+ 47 85
Totali	4.079 85	3.802 60	+ 277 25	33.708 80	31.305 55	+ 2 403 25

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

30ª Decade — Dal 21 al 30 aprile 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL FIOTRAFC

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	100.563 36	2.451 54	6.276 26	92 151 01	1.469 98	202 542 15	606 00	334 84
1887	107.266 13	2.586 90	6 846 04	109.588 51	2.077 12	228 334 70	606 00	376 84
Differenza nel 1888	— 6.702 77	— 135 36	— 569 78	— 17.437 50	— 607 14	— 25.492 55		— [illegible]
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 APRILE				
1887-88	2.741 002 05	57.629 47	316.958 91	3.156.200 55	60.082 28	6.331 883 26	606 00	10.448 65
1886-87	3.218.488 21	69.822 43	315.487 98	3.318 833 82	67 451 08	6 990 083 52	606 00	11 534 79
Differenza nel 1888	— 477.486 16	— 12,192 96	+ 1.480 93	— 162.633 27	— 7.268 80	— 658 200 26	»	— 1.086 14
				RETE COMPLEMENTARE — PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	5 487 98	78 36	218 11	1.450 80	28 15	7 263 40	64 00	113 49
1887	6.233 90	59 48	259 36	634 27	63 00	7.250 01	62 00	116 94
Differenza nel 1888	— 745 92	— 18 88	— 41 25	+ 816 53	— 34 85	+ 13 39	+ 2 00	— 3 45
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 APRILE				
1887-88	128 630 46	1.735 27	11.007 94	39.235 04	1.237 57	181.896 28	64 00	2.842 13
1886-87	98 787 79	1.076 67	2.916 43	10.915 53	1 291 80	115 038 22	62 00	1.855 46
Differenza nel 1888	+ 29 842 67	+ 658 60	+ 8.091 51	+ 28.319 51	— 54 23	+ 66.858 06	+ 2 00	— 936 67

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 21 *al* 30 *Aprile* 1888.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio Rete principale	4050	4027		
» secondaria	531 4581	484 4511	70	—
Media in esercizio . .	4568	4411	157	—
Viaggiatori	1,330,750.26	1,261,284.74	69,465.52	—
Bagagli e Cani . . .	82,218.70	69.448 64	12.770.06	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	350,107.49	309,132.30	40,975 19	—
Merci a P. V. . . .	1,564 289 95	1,548,479.25	15,810.70	—
(2) TOTALE .	3,327,366.40	3,188,344.93	139,021 47	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 30 *Aprile* 1888.

Viaggiatori	38,697,176 09	36,313,256 31	2,383,919.78	—
Bagagli e Cani . .	1,948,631 33	1,773 212 68	175,418.65	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	9,696,981.28	8,879 239 97	817,741.31	—
Merci a P. V. . .	47,990,631 23	45,304,174 01	2,686,457 22	—
(2) TOTALE .	98,333,419 93	92,269,882.97	6,063,536.96	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	730.49	710.89	19 60	—
riassuntivo	21,649 81	21,042.16	607 65	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).
2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.
3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 30 *Aprile* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa Lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori.	4,370.05	14,390 50	1,017.15	4 592 05	1,253 80	3,394.00	5,437.35	2,977.75	7,426.25	1,769.55	1,816 45	4,852.95
Bagagli. . .	75 05	193 05	42.25	41.60	8 70	68.85	10 95	21 35	2..05	8.45	10 70	97.75
Merci G. V.	299.05	1,192 45	121.10	400.30	222.55	205.30	17.25	52 50	176 55	34 60	»	48.1.
Id. P. V. A.	58.70	1,13..25	»	44.55	»	193 75	»	»	»	10 70	»	135 45
Id. P. V.	3,061.00	3,733.40	1,344.95	1,509 00	2,156 80	672 40	20.00	348.50	1,354.75	551.75	»	371.60
Totali .	7,863.85	2.,011.70	2,525.45	6,547.50	3,641.85	4,531.30	5,485.55	3,400 05	8,972.60	2,385.05	1,857.15	5,705 90

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema **LEGRAND** e **CALDAIE** sistema **DE-NAEYER** e **C.**

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia e Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino** ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a flamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI | Sabato, 19 Maggio 1888 | NUM. 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

UN VENTENNIO DI LAVORI PUBBLICI IN ITALIA

(dal 1868 al 1887-88)

Dalla relazione della Sotto Commissione del bilancio del Ministero dei Lavori pubblici — sullo stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889 — andremo opportunamente riportando o riassumendo quei brani e quei dati statistici che meglio ne parranno adatti a dimostrare lo sviluppo e la condizione dei Lavori pubblici, e specialmente delle Strade ferrate, in Italia.

E per primo studio riassuntivo, comprendiamo in una sola tabella la spesa ordinaria e la spesa straordinaria del Ministero dei Lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1868 al 1887-88. Gli importi dal 1868 al 1886-87 sono ricavati dagli accertamenti secondo i singoli conti consuntivi; l'importo del 1887-88 è quello della previsione rettificata colla legge di assestamento del bilancio.

Nella spesa di ciascun esercizio del ventennio sono escluse le partite di giro e comprendosi tutte le spese effettive, raggruppate nelle seguenti grandi categorie: Spese generali, Genio Civile, Strade, Acque, Bonifiche, Porti, Strade ferrate, Telegrafi, Poste, Accensione di crediti. Per ciascuna di esse, a necessario complemento di questo studio generale riassuntivo del ventennio, aggiungiamo partitamente, in altro stato, la spesa ordinaria e la spesa straordinaria e quella complessiva durante il medesimo periodo di tempo.

Contrapponiamo, infine, alla spesa per ciascuna delle predette categorie durante il ventennio, l'entrata accertata per ciascuna di esse dal 1868 al 1886-87 e prevista pel 1887-88. Le entrate sono quelle che hanno relazione colle somme inscritte nei bilanci del Ministero dei Lavori pubblici per i medesimi esercizi e per i servizi indicati nelle precitate grandi categorie.

Daremo poi, nel prossimo numero, — a proposito sempre di « Un Ventennio di Lavori pubblici » — un più particolareggiato studio riassuntivo delle Strade ferrate italiane nel medesimo periodo dal 1868 al 1887-88.

ESERCIZIO Finanziario	SPESA ORDINARIA	SPESA STRAORDINARIA	SPESA TOTALE
1868	38,535.926.83	29,051.200.29	67.587.127.12
1869	37 622.574 68	72.430.113.75	110,052 688.43
1870	38,844.325.66	75.461,405.57	114.305.731.23
1871	37.896,041,11	78,217 256,90	116.113 298,01
1872	47.872,047.75	78.086.179,79	125.958.227.54
1873	47.107,251.84	103,416,146.39	150 523 398.23
1874	47,265.290.15	81.754.156.05	129.019;446,20
1875	50.775,253.49	71,836.717.35	122,611.970.84
1876	50,638,885.16	68,632,687.61	119.271.572.77
1877	51,638.381.01	84.382.246.71	136,020,627.72
1878	55,193,202.52	88.279.006 05	143.472,208.57
1879	57,851 984.87	94.299,104.13	152,151,089 00
1880	61.155 715.87	89,503 136.04	150,658,851.91
1881	63.317,954.36	139.491 931.21	202.809 885.57
1882	71,342 106.70	148,790,382.94	220.132 489 64
1883	72,448 681.51	130,794.438.84	203.243.120.35
1884-85	77,135 960.70	115.672,460.83	192,808.421 53
1885 86	73,303,176,71	229.650,277.72	302,953.454.43
1886 87	78.016.243.22	240 096.666.98	318,112,910.20
1887-88	80,826.635.84	322,821,935.60	403,648,571.44
Totale del ventennio	1,138,787,639.98	2,342.667,450.75	3,481,455,090.73

Ripartendo ora questa somma complessiva di tutto il ventennio, secondo le già indicate grandi categorie di spesa per i Lavori pubblici, si ricavano le seguenti notizie per ciascuna di esse.

Spese generali: spesa ordinaria, L. 19,418,017.50; spesa straordinaria L. 95,827,066.93; totale L. 115,245,084.43.

Genio civile: sp. ord. L. 64,574,482.55; sp. str. L. 0.00; totale L. 64,574,482.55;

Strade: sp. ord. L. 143,559,070.53; sp. straordinaria L. 255,554,145.03; totale L. 399,113,215.56.

Acque: L. 147,719,430.27; sp. str. L. 136,944,699.56; totale L. 284,664.129.83.

Bonifiche: sp. ord. L. 2,095,822,99; sp. straordinaria L. 53,937,249.40; totale L. 56,033,072.39.

Porti, spiaggie e fari: sp. ord. L. 72.683,746.98; sp. str. L. 142,432,066.32; totale L. 215,115,813.30.

Strade ferrate: sp. ord. L. 53,309,194.25; sp. str. L. 1,638,136,974.48; totale L. 1,691,446,168.73.

Telegrafi: sp. ord. L. 152,821,707.87; sp. straordinaria L. 7,897,952.48; totale L. 160,719,660.35.

Poste: sp. ord. L. 482,606,167.04; spesa straordinaria L. 2,687,296,55; totale L. 485,293,463.50

Accensione di crediti: sp. ord. L. 0,00; sp. straordinaria L. 9,250,000; totale L. 9,250,000.

Nella prima tabella generale della spesa complessiva del ventennio e nello stato della medesima spesa, ripartita per grandi categorie, dobbiamo annotare:

a) Negli esercizi finanziari a tutto il 1871, le spese per le Bonifiche erano comprese nel bilancio del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio;

b) Nella spesa straordinaria (Spese generali) degli esercizi 1870-71-72-73-74 si contengono le somme per l'acquisto della linea ferroviaria da Firenze a Massa per Pistoia e le spese principali per il trasferimento della Capitale da Firenze a Roma;

c) Alle spese per le Strade, le Acque, le Bonifiche, i Porti, le Strade ferrate, i Telegrafi e le Poste corrispondono nel ventennio le entrate risultanti come segue.

Passando ora alla terza parte del nostro studio generale riassuntivo dei Lavori pubblici durante il ventennio dal 1868 al 1887-88, diamo lo stato delle entrate, accertate dal 1868 al 1885-87 e previste pel 1887 88, aventi relazione colle somme inscritte nei bilanci del Ministero dei Lavori pubblici pei medesimi esercizi e pei servizi sottoindicati:

Strade	L.	28,888,115.88
Acque	»	33,204,887.02
Bonifiche	»	8,139,465.50
Porti	»	41,841,117.16
Ferrovie	»	1,872,161,620.85
Telegrafi	»	190,766,264.14
Poste	»	552,627,463.04
Totale delle entrate nel ventennio	L.	2,727,628,933.59

Alle entrate, spettanti alla categoria *Ferrovie*, occorrebbero speciali annotazioni di schiarimento e specificazione; ma di esse diremo nel prossimo numero, trattando specialmente delle *Strade ferrate italiane nel ventennio dal* 1868 *al* 1887-88 *in rapporto al bilancio dei Lavori pubblici*.

Per ora ci limitiamo ad avvertire che di fronte alle entrate per le ferrovie ci sono gli oneri, ossia: interessi della rendita alienata e delle obbligazioni emesse; annualità e garanzie. Queste somme figurano tutte a carico del bilancio del Tesoro.

PRODOTTI FERROVIARII

Febbraio 1888.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di febbraio 1888, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1887.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di febbraio 1888 ascese a L. 16,680,884, mentre nel febbraio 1887 fu di L. 16,096,791, quindi presenta un aumento di L. 584,093.

I suddetti totali sono così divisi:

	1888	1887
Viaggiatori	L. 6,184,550	L. 6,088,597
Bagagli	» 312,266	» 295,717
Merci a grande velocità	» 1,703,668	» 1,032,465
» a piccola »	» 8,333,942	» 8,621,669
Introiti diversi	» 146,458	» 58,343
Totale	L. 16,680,884	L. 16,096,791

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1888	1887
Rete Mediterranea	L. 8,354,966	L. 8,181,331
» Adriatica	» 6,994,609	» 6,678,246
» Sicula	» 611.500	» 566,027
Ferrovie dello Stato	» 75,500	» 70,414
» Sarde	» 120,489	» 108,182
» Diverse	» 523,820	» 492,591
Totale	L. 16,680,884	L. 16,096,791

La differenza poi tra febbraio 1888 e febbraio 1887 va così ripartita:

Rete Mediterranea	+ 173,635
» Adriatica	+ 316,363
» Sicula	+ 45,473
Ferrovie dello Stato	+ 5,086
» Sarde	+ 12,307
» Diverse	+ 31,229
Totale	+ 584,093

Ora al suddetto prodotto generale del mese di febbraio in	L. 16,680,884
aggiungendo quello dei mesi precedenti in	» 143,354,598
il prodotto generale dal 1° luglio 1887 al 29 febbraio 1888 risulta di	L. 160,035,482
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 147,701,077
per cui si ha l'aumento di	» 12,334,405

Questo aumento generale va poi così ripartito:

Rete Mediterranea	+ 5,530,615	
» Adriatica	+ 6,986,063	
» Sicula		— 597,732
Ferrovie dello Stato	+ 27,950	
» Sarde	+ 115,771	
» Diverse	+ 271,738	
Totale	+ 12,334,405	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1887 al 29 febbraio 1888 fu di chilometri 11,719, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 11,186.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole Reti dal 1° luglio 1887, al 29 febbraio 1888, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di febbraio	Dal 1 luglio al 29 febbraio
Rete Mediterranea	1,814	17,197
» Adriatica	1,454	14,391
» Sicula	909	7,077
Ferrovie dello Stato	539	5,017
» Sarde	293	2,679
» Diverse	417	4,896

Quindi la media è di L. 1,402 pel detto mese di febbraio i L. 13,656 per il periodo dal 1° luglio 1887al 29 febbraio 1888 con una diminuzione di L. 17 per il primo, e un aumento di L. 452 pel secondo, in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linee aperte all'esercizio nel mese di febbraio 1888 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell'apertura all'esercizio	Lungh — Chilom.
Rete Mediterranea	Roccadebaldi-Mondovì	Febbraio 18	7
Ferr. Secondarie della Sardegna	Cagliari-Isili-Monti	Id. 15	81
	Tempio		40
Totale chilometri mese di febbraio			128
Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1.o luglio al 31 gennaio 1888			202
Totale generale dal 1 luglio 1887 al 29 febbraio 1888			330

LE CASSE DI MUTUO SOCCORSO

DELLE TRE RETI FERROVIARIE

ADRIATICA, MEDITERRANEA E SICULA

La Commissione incaricata degli studî per il riordinamento delle Casse di Mutuo Soccorso delle tre reti ferroviarie Adriatica, Mediterranea e Sicula — previsto dai capitolati d'esercizio annessi alla legge 27 aprile 1885 — ha compilata, in data da Roma 18 marzo del corrente anno, la propria relazione; che è davvero un accurato lavoro, diviso in *parte generale* e *parte tecnica* e corredato da molti *allegati*.

A questo opportuno riordinamento abbiamo già accennato nel n 13 e con maggiori ragguagli nel n. 16 del *Moniiore*; ed ora ci facciamo premura di darne un più minuto esame, essendochè si tratti di una provvida istituzione che interessa non piccola parte del personale ferroviario e che serve appunto di complemento agli studî redatti dalla Commissione per le Casse Pensioni, delle quali il nostro Giornale si occupa annualmente.

La *parte generale* della precitata relazione tratta dei seguenti argomenti:

1. Costituzione della Commissione — che tenne la sua prima seduta nel giugno 1886;
2. Attuali Regolamenti dei Consorzi di Mutuo Soccorso;
3. Basi principali per un regolamento dei Consorzi di Mutuo Soccorso comuni alle tre Reti;
4. Diritto di opzione negli agenti ferroviari del Consorzio Alta Italia, dei Consorzi Meridionale e Calabro-Siculo e del Consorzio Romano;
5. Attivo dei Consorzi;
6. Necessità di un calcolo approssimativo delle deficienze delle Casse Soccorso;
7. Riparto dei Patrimoni;
8. Disposizioni transitorie;

Nella *parte tecnica* si comprendono:

9. Considerazioni generali;
10. Dati di fatto;
11. Calcolo delle attività dei nuovi Consorzi;
12. Spese dei nuovi Consorzi;
13 Bilancio dei nuovi Consorzi;
14. Disavanzo;
15. Valutazione approssimativa del disavanzo;
16. Diminuzione dell'interesse;
17. Esame del periodo tra il 1° gennaio 1885 e l'epoca in cui sarebbe attivato il nuovo Statuto nei rapporti coi bilanci dei Consorzi;
18. Esame del periodo tra il 1° gennaio 1885 e l'epoca in cui sarebbe attivato il nuovo Statuto, nei rapporti col deficit al 1° gennaio 1885;
19 Provvedimenti relativi alla diminuzione dell'interesse ed alla deficienza degli introiti nel periodo transitorio;
20. Esame dei rendiconti dell'anno 1885 in relazione alle previsioni del bilancio;
21. Conclusione — che riportiamo, poco oltre, integralmente.

Negli allegati si comprendono quadri sinottici, dati statistici, calcoli, ecc., ecc., a corredo delle notizie ed osservazioni riguardanti le attuali Casse di Soccorso ed i nuovi Consorzi.

É questa una ricca e ordinata collezione che conta ben 28 documenti illustrativi della elaborata relazione della benemerita Commissione di riordinamento.

Come abbiamo sopra avvertito, riportiamo ora integralmente il § 21 della Relazione, ossia quello che ha per titolo *Conclusione* e nel quale si spiega il concetto che ha inspirato il lavoro della Commissione e si riassume il risultato a cui la medesima è accuratamente arrivata.

« La Commissione ha fede di avere raggiunto col presente progetto di riordinamento l'obbiettivo imposto dalla legge delle Convenzioni, che cioè i Consorzi di Mutuo Soccorso siano indirizzati in modo da raggiungere lo scopo per il quale vennero istituiti, rispettando per quanto sia possibile i diritti acquisiti, ma senza uscire dai limiti di una prudente moderazione.

« Infatti col nuovo progetto si sarebbero ottenuti i seguenti risultati:

1. Un servizio di sussidî continuativi in equa misura e col carattere di vere e proprie pensioni a favore degli Agenti che hanno raggiunti, per età e per servizio, dei limiti non eccessivi e tali da poter essere in via normale toccati dal personale.
2. Un servizio di sussidî una volta tanto a favore del personale ridotto impotente al lavoro prima di poter avere diritto al sussidio continuativo, proporzionato nella doppia ragione dello stipendio e dell'anzianità.
3. Un servizio di sussidî una volta tanto alle famiglie dei defunti, così se in attività di servizio come se in stato di quiescenza, proporzionato anche questo allo stipendio ed alla anzianità dell'Agente.
4. Un trattamento eccezionale a favore degli Agenti resi inabili per causa di servizio, con riversibilità alla famiglia in caso di morte.
5. Un servizio di sussidi di malattia estensibili anche ai casi di ricovero negli ospedali o di necessità di cure balnearia o termali.
6. Estensione e completamento della gratuità del servizio sanitario in tutti i suoi diversi rami.

« Di fronte a questi vantaggi la Commissione ha certamente dovuto imporre agli Agenti un aumento di ritenuta che viene così portato alla misura di L. 3 per ogni L. 100 di paga; trattenuta che non può ritenersi eccessiva.

« Come pure la Commissione crede dover nuovamente ricordare che i detti vantaggi sono subordinati alla premessa indispensabile che siano colmate le insufficienze dei versamenti fatti anteriormente al 1° gennaio 1885 e a cui per legge è destinata una percentuale sull'aumento del prodotto lordo; le quali insufficienze sono valutate in via d'approssimazione in L. 5,800,000. E quindi per questa parte non le rimane che far voti a ciò tale aumento, possa verificarsi nelle sperate proporzioni.

« Nel rassegnare pertanto il proprio lavoro, la Commissione si augura che possa essere integralmente approvato; ma in ogni modo non dubita che vorrà tenersi conto delle difficoltà, nè poche, nè lievi, che essa ebbe a superare in una questione così grave e complessa per portarlo a termine in un tempo relativamente ristretto. »

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 16*).

QUESTIONE XXIII — *Imposte e tasse.*

Conclusioni presentate in nome della quarta e quinta Sezione dal comm. Peruzzi, presidente della quarta Sezione:

« Devonsi, nell'interesse dello sviluppo e dell'esistenza delle ferrovie, alleviare, per quanto è possibile, le imposte sui trasporti, specialmente sui trasporti a piccola distanza. »

Queste Conclusioni furono ratificate dall' Assemblea plenaria.

QUESTIONE XXIV — *Relazioni Internazionali.*

Conclusioni presentate dal comm. Peruzzi, presidente della quarta Sezione:

« La discussione che ebbe luogo su questo punto ha dimostrato che la questione, come è posta presentemente, non potrebbe che difficilmente, e dopo lunghe disquisizioni, concludere ad un accordo che abbia carattere di pratica utilità. Questo accordo infatti non potrebbe ottenersi che evitando i numerosi ostacoli, frappostisi indipendentemente dalla volontà degli uomini per causa della diversità delle istituzioni, dei costumi, dei bisogni e delle usanze dei differenti paesi.

« La Sezione fu di parere di rinviare puramente e semplicemente la questione al prossimo Congresso, profittando intanto dell'intervallo per precisare le questioni tecniche ed amministrative sulle quali potrebbesi più facilmente ottenere un accordo.

« Fra le questioni tecniche da studiarsi nel prossimo Congresso, la Sezione ha ammesso di proporre quella presentata da uno dei suoi membri dopo la chiusura generale, e così formulata:

« È possibile trovare un mezzo, semplice, di far transitare i veicoli russi e spagnuoli sui binari delle ferrovie del centro dell'Europa, o col cambiare loro gli assi alla frontiera con un metodo semplice e rapido o col costrurre quei veicoli in modo che possano passare da un binario all'altro, o con qualsiasi altro mezzo? »

Queste Conclusioni furono ratificate dall' Assemblea plenaria.

QUESTIONE XXV — *Nozioni tecniche.*

Conclusioni presentate dal comm. Peruzzi, presidente della quarta Sezione:

« La Sezione propone al Congresso di incaricare la Commissione Internazionale di indicare, su proposta delle competenti Sezioni, un certo numero di questioni da esaminarsi nella seguente Sessione e di fissare la tabella delle nozioni tecniche da riempirsi dagli aderenti a scopo di proporre lo studio di queste questioni. »

Questa Conclusione fu ratificata dell'Assemblea plenaria.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Sull'avanzamento dei lavori della Galleria di Ronco (linea Succursale dei Giovi) fino a tutto il mese di aprile u. s., siamo in grado di dare le seguenti informazioni:

Venne ultimato l'innesto della galleria di direzione con quella di corsa, salvo la parte centrale, che si eseguirà più tardi. Si lavorò attivamente alla costruzione degli anelli attaccati nei mesi scorsi e si diede mano a diversi nuovi attacchi: oltre a ciò negli anelli già completamente rifatti si continuò la costruzione degli archi rovesci.

Fin dal 31 marzo si era costrutto l'arco rovescio agli anelli 35 e dal 29 al 19, e nel mese di aprile si ultimò agli anelli 36-7 e 35-4 eseguendosi pure lo scavo necessario all' anello 34-3. In complesso quindi l'arco rovescio si trova ultimato negli anelli dal 37 al 34 e dal 29 al 19.

Le condizioni generali di ventilazione si mantennero soddisfacenti; solo negli ultimi giorni si verificò una diminuzione nella corrente dell'aria, nonostante siasi sempre mantenuto acceso il fuoco al pozzo num. 2. Tuttavia non si ebbe un sensibile aumento nella temperatura, che oscillò fra i 25° e 31°. Le condizioni sanitarie si mantennero in generale abbastanza buone, come nei mesi precedendi: le malattie dominanti sono quelle degli organi respiratori, in conseguenza della stagione e del genere di lavoro.

I dati seguenti dimostrano il progressivo aumento della mano d'opera:

Mese di	Luglio	1887 (2ª quindicina)	Operai	N.	884
Id.	Agosto	»	id.	»	1500
Id.	Settembre	»	id.	»	1750
Id.	Ottobre	»	id.	»	2300
Id.	Novembre	»	id.	»	2200
Id.	Dicembre	»	id.	»	2200
Id.	Gennaio	1888	id.	»	2580
Id.	Febbraio	»	id.	»	2620
Id.	Marzo	»	id.	»	2920
Id.	Aprile	»	id.	»	3100

><

Per constatare la situazione attuale dei lavori di costruzione della ferrovia da Roma a Solmona, l'Ispettorato generale delle strade ferrate ha dato incarico di visitare la linea medesima al signor Comm. V. Schioppo Ispettore del Genio Civile, in unione al Direttore tecnico governativo dei lavori sig. cav. G. B. Salvini.

Sappiamo che il prefato Ispettore ha eseguito il mandato affidatogli e sul medesimo ha presentato al R. Ispettorato generale una elaborata relazione colla quale si conclude: che la tratta tuttora da aprirsi all'esercizio della linea Roma-Solmona, compresa fra Cineto Romano e l'attuale stazione di Solmona misura una distanza di chilom. 116; che questa tratta comprende importanti opere, fra cui n. 33 viadotti, alcuni dei quali a doppio ed a triplo ordine di arcate; N. 28 gallerie fra cui quelle di Montebove e del Carrito, della lunghezza rispettiva di m. 3943 e 3541 e N. 24 stazioni fra le quali si distinguono quelle di Arsoli, Tagliacozzo, Avezzano e Solmona; che tutta la tratta è divisa in 8 tronchi, di cui tre, il 5.o, l'8.o ed il 9.o sono intieramente ultimati; che negli altri cinque tronchi i lavori che rimangono da eseguire sono in condizioni da poter essere condotti a termine nel prossimo giugno; che in conseguenza tutta la tratta in parola potrebbe venir aperta all'esercizio in principio del mese di luglio p. v.

Ci consta che dalla Direzione tecnica governativa si fanno tutti gli sforzi possibili per ottenere lo scopo desiderato di veder condotta a termine la importante ferrovia la quale, oltre di arrecare beneficio alle località attraversate, abbrevierà la distanza da Roma a Solmona in guisa che il percorso attuale per la linea d'Aquila di ore 10 coi treni celeri, potrà essere ridotto a sole cinque ore, con grande vantaggio del Commercio della Capitale col littorale adriatico.

><

Sappiamo che il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha interessato le Società esercenti le tre reti principali ferroviarie a raccomandare ai proprî fun-

zionarî che fanno parte delle Commissioni di consegna, le quali non hanno ancora compiuto il loro lavoro, affinchè si adoperino nel miglior modo possibile per la ultimazione del lavoro stesso entro il 30 giugno p. v.

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa gli elaborati di gara per l'appalto relativo alla fornitura di 1400 carri diversi e della relativa ferramenta da ordinarsi sul fabbisogno pel biennio 1887-1889. La spesa preventivata per l'acquisto del detto materiale ammonta complessivamente a L. 5,998,200.

La fornitura è ripartita nel modo seguente:

N. 850 carri scoperti a sponde alte della portata di 12 tonnellate, divisi in sei lotti rispettivamente di 130, 150, 120, 150, 150 e 150 carri;

N. 300 carri coperti ordinari da 12 tonnellate, divisi in tre lotti, il 1.o di 150 carri, il 2.o di 50 ed il 3.o di 100;

N. 44 carri a bilico, della portata di 12 tonnellate, in un lotto solo;

N. 6 carri scoperti, a due carrelli, della portata di 25 tonnellate, in un lotto unico;

N. 200 carri coperti, da 12 tonnellate, pel trasporto di derrate alimentari, in due lotti di 100 carri per ciascuno;

N. 2812 paia di ruote montate su assi da 12 tonnellate, classe 28, divise in otto lotti, dei quali 7 di n. 350 ed uno di n. 36 paia ruote;

N. 5624 molle di sospensione a balestra e num. 7000 molle di trazione e repulsione a bovolo, divise in nove lotti.

La predetta Società ha anche sottoposto all'approvazione governativa gli elaborati di gara per la fornitura delle 68 locomotive che ancora restano da ordinarsi sul quantitativo di n. 146 preventivate pel biennio 1887-1889.

Le 68 locomotive, il cui importo complessivo è preventivato di L. 4,258,940, dovrebbero essere dei seguenti tipi:

N. 7 locomotive-tenders a quattro ruote accoppiate; n. 20 locomotive merci a sei ruote accoppiate; n. 17 locomotive merci ad otto ruote accoppiate; n. 12 locomotive a quattro ruote accoppiate, a grande velocità, con carrello e n. 12 locomotive a sei ruote accoppiate e del diametro di m. 1.50.

Con recente provvedimento ministeriale si è disposto sul fondo delle nuove costruzioni l' impegno di lire 6100 per l'impianto degli uffici telegrafici e per la applicazione delle sonerie elettriche di controllo ai dischi nelle stazioni di Cuzzgao, Premosello, Vogogna, Piedimulera, Villadossola e Domodossola del tronco Ornavasso-Domodossola, di prossima apertura.

Il R. Ispettorato generale ha disposto per la consegna definitiva alla Società Mediterranea del tronco Avellino-Prato-Pratola (linea Avellino-Benevento), già in esercizio.

L'incarico è affidato al R. Ispettore Capo del Circolo di Napoli e al Direttore tecnico governativo dei lavori, residente in Avellino, i quali si concerteranno coi rappresentanti la Società esercente.

Sappiamo che in data 14 andante la Società del Mediterraneo ha aperta la gara per l' appalto dei lavori d' ampliamento del fabbricato viaggiatori in stazione di Bovalino. Importo L. 28,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 29 corrente.

Con Decreto Ministeriale del 12 corrente fu autorizzata la spesa di L. 68,000 per rinforzo alle impalcature metalliche di tre ponti sulla linea Roma-Napoli affine di renderli atti al passaggio delle locomotive Sigl.

Altre approvazioni di spesa pervenute dal R. Ispettorato alla Direzione generale della rete Mediterranea:

L. 4600 per l'arredamento della nuova stazione di Chiavari;

L. 30,500 per ampliamenti al fabbricato viaggiatori della stazione di Bovalino (linea Metaponto-Reggio);

L. 550 per rialzo dei pavimenti al piano terreno della stazione di Capaccio (linea Battipaglia-Agropoli);

L. 450 per applicazione di una soneria elettrica ai dischi a distanza della stazione di Luserna San Giovanni (linea Torino-Torre Pellice);

L. 410 per ricostruzione di un casotto in legname nel magazzino merci di Avellino.

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Ceva-Ormea ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di appalto delle travate metalliche occorrenti sul terzo tronco della ferrovia medesima. Le travate da provvedersi sono 10, cioè: N. 3 della luce di m. 2; N. 3 di m. 3 d' apertura; N. 1 di m. 6; N. 1 sul torrente Malsangue, obliqua, di m. 12.29 sul retto; N. 2 sul Tanaro, entrambe oblique, della luce, una di m. 58 37 e l'altra di m. 56.48 misurate sul retto.

L'importo dei lavori considerati in progetto ascende a L. 560,000.

Siamo informati che la Società delle strade ferrate Meridionali avrebbe riconosciuta l' opportunità, per far fronte alle esigenze del traffico, (e tenuto conto delle quantità di nuovo materiale che progressivamente potrà aversi a disposizione) di trattare colla Ditta « Erste Eisenbahn-Wagen-Leih-Gesellschaft » di Vienna per un nuovo accordo di noleggio di n. 700 carri per trasporto merci durante il periodo di tempo, compreso fra il 15 settembre 1888 ed il 15 marzo 1890, ossia per 18 mesi.

Sappiamo essere intendimento dell'Amministrazione provinciale di Mantova, concessionaria della costruzione e dell' esercizio della ferrovia da Suzzara a Ferrara, di aprire all'esercizio i primi due tronchi della linea medesima, compresi fra Suzzara e Sermide,

e per potere al più presto possibile attuare questo suo divisamento, ha interessato il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ad interporre i suoi buoni offici presso la Società delle ferrovie Meridionali affinchè siano al più presto esaurite le pratiche che essa Società ha in corso colla predetta Amministrazione provinciale allo scopo di stabilire le norme per il servizio nelle stazioni comuni di Suzzara e di Ferrara; per il servizio cumulativo dei viaggiatori, bagagli e merci, e per lo scambio del materiale rotabile.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto completo di riordinamento del servizio di navigazione sul Lago di Garda, che essa intenderebbe di attuare col primo giugno p. v.

L'orario proposto provvede a togliere gli inconvenienti fin qui lamentati e che sono stati causa precipua dell' insignificante traffico avutosi fin qui. Avendosi ora disponibile una maggiore quantità di materiale, la Società proporrebbe di aggiungere due coppie di corse a quelle attuali, una sulla sponda bresciana toccando, sulla veronese, Malcesine e l'altra fra Peschiera e Maderno, toccando Bardolino e Garda.

Per quanto poi riflette le tariffe, la Società esercente ha proposto: 1. l'istituzione di biglietti di andata e ritorno; 2. quella di biglietti speciali di andata e ritorno cumulativi con la ferrovia fra Brescia e Salò; 3. quella di una tariffa speciale per corse di piacere.

Speciali provvedimenti sono anche stati sottoposti all'approvazione governativa per quanto riguarda il trasporto delle merci.

><

Ci consta che la Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo si è pronunciata favorevole all'impianto di una stazione a Giuncarico sulla linea Pisa-Roma da stabilirsi fra quelle di Gavorrano e di Montepescali, per la quale hanno presentate istanze molti Comuni della provincia di Grosseto. La nuova stazione dovrebbe servire per l'allacciamento con la progettata ferrovia delle miniere di Tatti e di Montemassi.

><

La Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha proposto al R. Ispettorato generale l'aggiunta nella nomenclatura generale delle vigenti tariffe della voce « *colla vegetale gelatinosa* » con la indicazione della classe quinta.

><

Sappiamo che in seguito ad invito del R. Ispettorato generale delle strade ferrate, le Società delle reti Mediterranea ed Adriatica stanno prendendo accordi allo scopo di concretare delle facilitazioni per i trasporti di vino nazionale all'estero.

Gli studi relativi sono già a buon punto, e si spera che quanto prima, le predette Amministrazioni saranno in grado di presentare le loro proposte al superiore esame.

><

Diamo le informazioni, che abbiamo promesso col *Monitore* della scorsa settimana, intorno al progetto esecutivo del tronco della ferrovia Aulla-Lucca, compreso fra Bagni di Lucca e Ponte di Campia, recentemente sottoposto all'approvazione governativa dalla Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo.

Il progetto è redatto in modo che possa servire tanto pel caso che lo si voglia appaltare per mezzo di gara, quanto pel caso che si voglia trattare colla Società per l'assunzione dei lavori a prezzo fatto.

Il tronco, del quale trattasi, misura la lunghezza di metri 15,184.89 e l'importo dei lavori relativi è valutato di L. 6,932,000, comprese le spese generali, ossia in media L. 456,500 a chilometro. Lungo il tronco sono progettate due stazioni denominate, l'una Coreglia, e l'altra Gallicano.

Nell'andamento planimetrico il raggio delle curve non scende al dissotto di m. 300; ed in quello altimetrico la pendenza massima non oltrepassa il 12 per mille.

I manufatti normali da costruire sono in numero di 67, dei quali n. 57 in muratura e 10 a travata metallica. Le opere d'arte speciali sono 7, cioè: 1. ponte obliquo a travata metallica sul torrente Lima in 3 campate, di m. 26.80 la centrale, e di m. 21.34 le due laterali; 2. ponte sul torrente Fegana, pure a travata in ferro di m. 49.50 di luce; 3. ponte sul torrente Dezza in una travata di m. 12; 4. ponte sul torrente Ania, in tre luci di m. 19 la centrale e di m. 17 le laterali; 5. ponte sul torrente Lopporo in una travata di m. 30; 6. ponte sul Rio Maggio in una travata di m. 12; 7. ponte sul torrente Corsona a due travate di m. 28,50 ognuna.

Oltre le predette opere è anche progettata una galleria, denominata di Galavorno, della lunghezza di m. 566.94.

La continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sarà mantenuta mediante n. 11 passaggi a livello, e per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada si costruiranno n. 13 case cantoniere e n. 3 garette.

L'armamento sarà fatto con rotaie in acciaio Bessemer, del tipo Vignole, della lunghezza di metri 9 e del peso di chilog. 36 a metro corrente, riunite fra loro a giunto sospeso e poggiate su di 11 traversi.

><

Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Consolidamento della frana Frassignoni presso Pracchia lungo la ferrovia Bologna-Pistoia;

2. Progetto per la sostituzione della muratura in mattoni a quella in conci calcarei nella galleria Scrine lungo il 2° tronco Arce-Arpino nella ferrovia Roccasecca-Avezzano;

3. Progetto d'ampliamento della stazione di Boves lungo il tronco Borgo San Dalmazzo nella ferrovia Cuneo Ventimiglia;

4. Progetto di consolidamento del rilevato stradale e bonifica di cave di prestito fra le progressive 31 + 965 e 32 + 455, 33 + 947 e 34 + 522 del tronco Persiceto-S. Felice nella ferrovia Bologna-Verona;

5. Progetto di condotta d'acqua potabile per la

stazione di Quarona lungo il quinto tronco Borgosesia-Varallo della ferrovia Novara-Varallo.

><

Nell'adunanza del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutasi ieri, 18, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Agusti Giovanni di Arquata Scrivia per fornitura massi per le gettate a difesa delle spalle e pile del ponte sul Tanaro presso Asti;

2. Colla Ditta stessa per esecuzione gettate di massi a difesa delle pile e delle spalle del ponte sul Tanaro presso Asti;

3. Colla Ditta Lagorara Stefano di Sampierdarena pel servizio di presa da bordo dai piroscafi o velieri e di carico sui vagoni di tutti indistintamente i combustibili e materiali che la Società deve ricevere nel porto di Genova;

4. Colla Società Anonima Carbonifera Industriale Italiana di Genova per fornitura di 12,000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle;

5. Colla « Sächsische Maschinenfabrik » di Chemnitz per fornitura di 4 caldaie per locomotive;

6. Colla Ditta Vittorio Cantoui e C. di Roma per fornitura di 20,000 traversi di legno quercia rovere intermedi ordinari;

7. Colla Ditta Gaolini Pietro di Pavia per fornitura di Kg. 48,000 di olio di ravizzone greggio;

8. Colla Ditta Fratelli Bretti e Minacca di Milano per fornitura di Kg. 52,000 di piombi per carri da merci.

Nella medesima seduta venne pure approvata una convenzione stipulata colla Ditta Fratelli Pozzo di Torino per regolare la concessione relativa alle affissioni ed alla vendita dei libri, giornali, ecc, nelle stazioni delle linee ex Romane, Meridionali e Calabresi.

Associazione Tramviaria in Italia

TORINO - *Via Lagrange*, 7 - TORINO

PRIMA PUBBLICAZIONE

In relazione alla precedente Comunicazione del giorno 10 Marzo 1888, si prevengono le Società formanti parte della Associazione Tramviaria che vennero fissati i giorni 5 e 6 del prossimo mese di giugno per la riunione dell'Assemblea Generale in *Padova* nei locali della *Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche* in via Eremitani.

La prima riunione avrà luogo il giorno 5 alle ore 9 1|2 ant. col seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. Comunicazioni della Presidenza;

2. Uniformità delle disposizioni Prefettizie di polizia stradale in rapporto all'esercizio delle Tramvie;

3. Uniformità dei Regolamenti interni delle diverse Società per l'esercizio delle Tramvie;

4. Utilità di avere un regolamento uniforme per l'assunzione del personale;

5. Utilità di stabilire un uniforme nomenclatura per lo studio delle spese d'esercizio;

6. Composizione e velocità dei treni;

7. Partecipazione del personale agli utili ed alle economie dell'esercizio e sua forma migliore;

8. Norme da seguirsi in caso d'accidenti per salvaguardare la responsabilità delle Amministrazioni;

9. Rapporto sulle gestioni sociali a tutto il 31 dicembre 1887;

10. Nomina di tre membri a far parte del Comitato in sostituzione dei signori Bianchi, Radice e Romberg sorteggiati in base dell'art. 7 dello Statuto.

Il Segretario Ing. O. BIGNAMI — *Il Presidente* Ing. G. BIANCHI.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per l'alzamento delle livellette fra i chilom. 75,800 e 77,500 della linea Taranto-Reggio fra le stazioni di Nova-Siri e Rocca Imperiale. Spesa preventivata L. 92,314;

2. Preventivo di L. 6000 occorrenti per l'impianto della illuminazione a gas nel deposito delle locomotive e negli uffizi annessi della stazione di Milano (Porta Sempione).

3. Preventivo di spesa di L. 10,960 occorrente per la costruzione di muretti in malta per la chiusura di alcuni tratti della linea Taranto-Reggio;

4. Preventivo modificato della spesa di L. 136.100 occorrenti per il risanamento ed il completamento della massicciata su alcune tratte della linea da Eboli a Metaponto;

5. Contratto colla ditta Ghiglione Vincenzo di Ceva pei lavori di ripristinazione dell'argine ferroviario in corrispondenza al primo ed al secondo ponte sul Tanaro, fra le stazioni di Ceva e di Castellino;

6. Contratto colla ditta Alberto Antonio di Bra, per lavori di consolidamento al ponte sul Tanaro presso Narzole, nella linea da Savona a Bra;

7. Contratto colla ditta Raddi Fratelli e C. di Spezia, per la sostituzione di condotto di piombo con altro di ghisa in stazione di Sarzana;

8. Contratto colla ditta Faucitano Pasquale di Napoli, pei lavori di consolidamento del magazzino del materiale fisso in stazione centrale di Napoli.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Proposta per la costruzione di latrine isolate nelle fermate di Castione e di Talamona nella linea Sondrio-Colico-Chiavenna;

2. Preventivo di L. 2100 occorrenti per l'impianto di un binario lungo m. 75, nonchè di un deviatoio per l'accesso alla piattaforma di m. 8.50 esistente in stazione di Bari;

3. Proposta dei lavori occorrenti per il completamento e la sistemazione di n. 17 case cantoniere semplici e dei relativi pozzi, e di 8 garette da guardiano lungo il tronco Mestre-San Donà, nella linea Mestre-Portogruaro, spesa preventivata lire 98,410;

4. Proposta per il rifacimento in acciaio di m. 3345 di binario armato in ferro, e di n. 17 deviatoi semplici nelle stazioni di Parma, Sant'Ilario, Reggio e Rubiera, nella linea Piacenza-Bologna, con un preventivo di spesa di L. 35,700, escluso il valore del materiale metallico per l'armamento;

5. Proposta per l'applicazione di sonerie elettriche ai dischi delle stazioni di Loreo, Cavano e Chioggia, nella linea Adria-Chioggia, spesa occorrente L. 2420;

6. Proposta per il completamento delle siepi di chiusura

e per la piantagione di robinie a consolidamento delle scarpe dei rilevati e delle trincee della linea Sondrio Colico-Chiavenna, spesa preventivata L. 60,350;

7. Proposta per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Pistoia, mediante l'esecuzione di lavori, il cui importo è preventivato di L. 70,000;

8. Proposta per la sistemazione del deposito del combustibile nella stazione di Chiusi, con un preventivo di spesa di L. 19,964.66;

9. Proposta per il consolidamento della scarpa a monte della trincea al chilometro 227,500 della linea Orte-Foligno-Falconara, con una spesa di L. 4160;

10. Consolidamento della trincea al chilom. 177+542 della linea Castellammare Adriatico-Terni. L. 20,100;

11. Impianto di colonne idrauliche nelle stazioni di Feltre e di Alano Fener-Valdobbiadene della linea Belluno-Feltre-Treviso. L. 14,200;

12. Consolidamento del muro di sostegno nella trincea dell'Olmo fra i km. 223 + 548 e 223 + 779 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze. L. 8794;

13. Rialzamento del vôlto di cinque ponticelli situati fra i km. 28 e 31 della linea Bologna-Pistoia. L. 18,830;

14. Raddoppiamento del binario fra le stazioni di Fara Sabina ed Orte della linea Roma Orte. L. 4,016,661.97.

Ferrovia Faenza-Firenze. — Alle ore 10 antim. del 29 maggio avrà luogo presso la R. Prefettura della Provincia di Firenze l'appalto, con deliberamento definitivo, della fornitura di n. 41 deviatoi con cuore in acciaio fuso capovolgibili e relative cassette di manovra, delle quali 14 con disco fanale, occorrenti per l'armamento delle stazioni di S. Cassiano, San Martino e Marradi, comprese nel tronco da Fognano a Marradi della ferrovia Faenza-Firenze per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta di L. 56,050.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 3060 e quella definitiva in L. 6000. I sopradetti materiali dovranno essere consegnati, franchi da ogni spesa, alla stazione di Fognano entro novanta giorni.

— Nella notte dal 14 al 15 corrente è avvenuto l'incontro nella perforazione della galleria degli Allocchi. Questa misura la lunghezza di 3788 metri ed è la più lunga e la più importante della linea. Il lavoro di perforazione, compiuto dall'Impresa Trewhelle, è riuscito della più precisa esattezza, a lode di chi lo diresse ed eseguì.

Ferrovia Alessandria Ovada — Il Consorzio di questa ferrovia ha indirizzato al Parlamento Nazionale una petizione in cui osserva che, affinchè un'opera grandiosa quale la grande galleria del Turchino possa rendere tutti i servigi che lo Stato ha diritto di aspettare, bisogna che al suo sbocco verso il Monferrato, essa abbia non una, ma varie strade di diramazione, le quali, con arterie minori, possano dividere la corrente dall'arteria principale. Mentre per le gallerie dei Giovi la stazione di diramazione è quella di Novi, per la galleria del Turchino deve e non può essere che quella di Ovada.

Solo sul tronco Alessandria-Ovada, la Genova-Ovada potrà essere una potente succursale pel traffico fra i porti di Genova e Savona e i valichi alpini del Gottardo e del Sempione.

Secondo il progetto adottato dal Consorzio e approvato dal Consiglio Superiore, la linea Alessandria Ovada avrebbe la lunghezza di circa chilom. 32 e il costo di circa L. 4,000,000, ossia L. 125 mila al chilom. compreso il materiale mobile.

Fu grave errore, dice la petizione, che nella legge del 1880 non venisse contemplato, insieme alla Genova-Ovada-Asti, anche il tronco Ovada-Alessandria; ma a quell'errore è ormai tempo che si ponga riparo prima di addivenire alla costruzione della linea.

Ferrovia funicolare e tramvie di Fiesole — Il Consiglio Comunale di Fiesole, nella sua adunanza di mercoledì 9 maggio corrente, accordò all'Impresa dei Tramways Fiorentini rappresentata dal cav. Charles, la concessione di costruire ed esercitare una ferrovia funicolare da San Domenico a Fiesole, accordando del pari il completamento della rete tramviaria scorrente nel suo comune, e cioè con trazione animale da Varlungo a Rovezzano ed a trazione meccanica da Piazza Beccaria al Ponte a Mensola, Settignano, ecc.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La Direzione della ferrovia del Gottardo, ammaestrata dagli accidenti dello scorso inverno, ha risolto di proteggere maggiormente la propria linea sui punti più minacciati dalle frane e dalle valanghe nelle parti superiori delle vallate del Ticino e della Reuss, prolungando alcune gallerie artificiali già esistenti e costruendone altre nuove come specialmente alle *Tre Cappelle* presso Rodi-Fiesco.

— Dal resoconto annuale della Ferrovia del Gottardo, che sarà presentato alla prossima Assemblea degli azionisti, risulta che, dopo dedotte tutte le spese di esercizio, il pagamento degli interessi, le prescritte ammortizzazioni e trascrizioni, non che le dotazioni del fondo di riserva per rinnovazione della linea e del fondo di riserva, l'esercizio dell'anno scorso si chiude con un avanzo netto di L. 2 172,556.63. La Direzione propone al Consiglio di amministrazione di presentare all'Assemblea generale degli azionisti la proposta di assegnare sul saldo disponibile L.1,700.000 come 5 0/0 di dividendo al capitale azioni, e portare a conto nuovo dell'anno 1888 le rimanenti L. 472,556.63.

Ferrovie francesi. — (*Vendita della Rete dello Stato*). A questa vendita abbiamo già accennato nel n. 10 del *Monitore*; ed ora possiamo aggiungere che la Commissione parlamentare, incaricata dell'esame della proposta fatta dal sig. Soubeyran, ne ha approvata la presa in considerazione. Questa deliberazione ha per iscopo di dare mezzo alla Camera di discutere a fondo la questione della vendita, per poter poscia prendere una formale conclusione circa la medesima; ossia vendita della Rete o definitivo possesso di questa da parte dello Stato.

— A complemento delle notizie pubblicate nel n. 9 del *Monitore* c. a. aggiungiamo i seguenti particolari circa l'apertura e la concessione di nuove linee e di tratte nel 1887.

Nel detto anno furono aperte 20 nuove linee per la lunghezza di 520 chilometri; di tal modo, al fine dell'anno medesimo, la *Rete d'interesse generale* misurava complessivamente 31,754 chilometri. Durante lo stesso anno, con leggi o decreti, furono concesse 8 nuove linee per la lunghezza di 78 chilometri; cosicchè, al 1.o gennaio 1888 la cifra totale delle ferrovie concesse toccava a 38,192 chilometri; dei quali 35,246 sono concessi a Società e 2046 costituiscono la rete dello Stato.

Sulla *Rete d'interesse locale* furono aperte 19 tratte per la lunghezza di 347 chilometri, coi quali la rete toccò i 2,217 chilometri d'esercizio. Le concessioni furono 4 per la lunghezza di 48 chilometri: e così la rete d'interesse locale misurava al 1.o gennaio 1888 la lunghezza di 3,671 chilometri.

La *Rete algerina* si aumentò nel 1887 di 4 sezioni per 169 chilometri e raggiunse perciò al 1.o gennaio 1888 i 2,188 chilometri d'esercizio. Il totale delle concessioni, che alla fine del 1886 era di 2,902 chilometri, non fu accresciuto nel 1887.

V'hanno inoltre 237 chilometri di *Ferrovie industriali*. 15 chilometri sul territorio svizzero, 2 sul belga, 2?5 chilometri

sul tunisino e 28 chilometri in Algeria, tutte esercitate da Società francesi.

La *Rete ferroviaria francese* adunque, comprendendovi tutte le linee di qualsiasi ordine e quelle dell'Algeria, contava al 1.o gennaio 1888 chilometri 37,367; le linee inaugurate nel 1887 misurano 1,036 chilometri.

Ferrovie Spagnuole. — Il progetto per la ferrovia di Canfranc, di cui abbiamo accennato nel n. 17 del *Monitore*, è stato approvato dalle Cortes e sanzionato dalla Regina Reggente; e così si avrà un nuovo raccordamento tra le ferrovie di Francia e di Spagna.

Questa, di nuovi raccordamenti attraverso i Pirinei, è una lunga questione, vivamente dibattuta a seconda degli interessi delle regioni per le quali, secondo i varii progetti, dovrebbero passare le nuove ferrovie.

Appena fu presentato alle Cortes il progetto della ferrovia da Huesca a Canfranc e Somport, con sovvenzione chilometrica di 40.000 lire, i Deputati della Catalogna dimandarono uguale trattamento per l'altro progetto Lerida-Noguera Pallaresa. Questo dicesi, sarebbe preferito dal governo francese; intanto il primo, come già abbiamo detto, è divenuto legge per la Spagna.

I giornali, poi, annunziano che trattasi ancora di un altro progetto per collegare più rapidamente Madrid a Irun. Con questo progetto si abbrevierebbe di 150 chilometri il tragitto da Madrid al nord della Spagna; la concessione sarebbe fatta senza sovvenzione.

Ferrovie Russe. — L'imperatore ha sanzionato il progetto della grande ferrovia Siberiana. I lavori pertanto saranno incominciati in diversi punti in modo che la linea sia terminata fra sei anni.

La linea avrà principio a Fornsk, costeggerà il lago Baikal e farà capo a Wladivostok sul Pacifico.

Per quel porto andranno sotto carico a Sebastopoli molti trasporti onde imbarcarvi enorme quantità di materiale e di rotaie in acciaio nazionale.

Ferrovie turche. — (*Raccordamento colle ferrovie europee*). — Per oggi è annunciata l'inaugurazione del congiungimento delle ferrovie serbe colle turche, la quale, per la sua grande importanza, viene fatta con speciale solennità. A tale proposito un giornale tedesco, organo ufficiale del ministero austro-ungarico, appunto parlando dell'allacciamento della ferrovia turco-europea, si esprime in questo senso:

« La distanza da Budapest a Salonicco è di 1052 chilometri, quella da Budapest a Costantinopoli di 1402, di maniera che i treni che fanno in 8 ore 1\|2 in tragitto da Budapest a Belgrado - 352 chilometri, impiegheranno 30 ore per arrivare a Salonicco, e 38 a Costantinopoli. Oggigiorno il viaggio da Budapest a Costantinopoli, per Bukarest e Varna, si effettua in 56 ore.

« Col nuovo servizio, il viaggio si farà col treno diretto senza abbandonare il vagone; invece ora il treno diretto va fino a Giurgevo soltanto, ed il viaggiatore deve fare una traversata di 15 ore, cosa incomodissima, sul mar Nero ove le burrasche sono molto frequenti.

« Si può dunque prevedere con certezza che il movimento dei viaggiatori per Costantinopoli aumenterà d'una maniera prodigiosa. Il numero dei viaggiatori che passa per Varna ammonta a 2 o 3000 per anno, mentre che, con la nuova via sì comoda, ne conterà da 10 a 15000.

« I viaggiatori non saranno punto importunati dai doganieri, essendochè la *Conferenza a quattro* ha stipulato il trasporto diretto dei bagagli e della mercanzia.

« È dunque con il più grande conforto che verrà fatto questo viaggio. Si potranno così ammirare le città di Belgrado e di Nisch con le loro torri turche, e i loro minareti in rovina, i poggi intarsiati, e le valli ridenti della Serbia, la solitaria forra della Nichorra (una delle parti le più pittoresche della linea), le cupole scintillanti di Sofia con le bianche cime del Vita, il romantico sito di Filippopoli, la celebre fortezza di Adrianopoli e infine le incantatrici rive del Bosforo e quella meraviglia di Mille e una notte che ha nome Costantinopoli.

Ferrovie Persiane. — Mentre, secondo un *iradè* imperiale dell'agosto dello scorso anno, si proseguiscono gli studi per la prosecuzione della linea da Ismid-Diarbekir a Bagdad, una Società Belga avrebbe già ottenuta la concessione di un'altra ferrovia da Teheran a Meched attraversando i principali centri della Persia. Questa misurerebbe 940 chilometri e, mediante una linea trasversale, si raccorderebbe alla ferrovia transcaspiana russa presso Merw o Sarachs.

Notizie Diverse

Porto di Genova. — Il Presidente del Consiglio dei ministri, tenendo calcolo della lentezza negli sbarchi, specialmente del carbone, e della insufficienza dei vagoni nel porto di Genova, accogliendo i voti del commercio di quell'importantissimo porto, ha nominato l'on. Randaccio presidente della Commissione che dovrà preparare un regolamento pei servizi interni del porto stesso.

Tale regolamento avrà per base la relazione della Commissione, che, presieduta dall'on. Municchi, prefetto di Genova e composta di funzionari dei Ministeri dei Lavori Pubblici, Finanze, Marina ed Agricoltura, fece nel dicembre scorso una accurata inchiesta sopra luogo circa gli sbocchi, le spedizioni, le controstallie, la distribuzione ed inoltre dei vagoni.

Cassa d'assicurazione per gli operai. — La Cassa nazionale d'assicurazioni per gli infortuni degli operai sul lavoro ha assicurato durante il mese di marzo 4,406 operai.

Alla fine di detto mese gli operai assicurati erano in complesso 107,029, così divisi fra le varie sedi compartimentali: Bologna 2,497; Cagliari 1,878; Genova 8,387; Milano 51,680; Napoli 1,160; Palermo 26,889; Roma 3,091; Siena 1,856; Torino 8,845; Venezia 1,037.

Furono nel marzo denunziati 816 infortuni e ne vennero liquidati 229 per i quali furono pagate le seguenti indennità: Per morte L. 5.860; invalidità parziale 1,932; infermità temporanea 4.273. Totale L. 12.065.

Espositori Italiani all'Estero. — All'Esposizione Italiana di Londra prendono parte circa 3000 espositori; all'esposizione di Bruxelles sono circa 400; a Barcellona, circa 300; a Copenaghen, un centinaio; a Glasgow il numero degli espositori italiani è assai più piccolo.

Nuovo ponte sul Tamigi. — Le fondazioni del nuovo ponte sul Tamigi — *The Tisser Bridge* — che discendono a 27 piedi (9 metri sotto il letto del fiume) hanno richiesto lo scavo di 43,000 *yarde* di terra e l'impiego di 700,000 mattoni, di 2500 tonnellate di granito e di 6290 tonnellate di cemento. I lavori sono spinti con molta alacrità. Ad opera compiuta il nuovo ponte riuscirà un vero monumento d'arte.

Esportazione di ferro e carbone dalla Germania. — Nel 1.o trimestre di quest'anno si esportarono dalla Germania 228.042 tonn. di ferro contro 318.802 nel 1.o trimestre 1887 e 2,224 000 tonn. di carbon fossile contro 2,227.000 tonn.

Nello stesso periodo dell'anno scorso l'Italia ha importato dalla Germania:

I.o trimestre	ferro	carbon fossile
1888 tonn.	14,139	19,200
1887 »	26,628	14,200
1886 »	21,110	12,300
1885 »	20,583	15,500
1884 »	19,205	16,900

La diminuzione del ferro è notevole per continua decrescenza dal 1886 e deriva probabilmente dalla maggior attività dei nostri grandi stabilimenti metallurgici.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		12 Maggio	Maggio 19
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 804,50	804
» »	Mediterranee	» 624,50	625,50
» »	Sicule	» 565	565
» »	Sarde (preferenza)	» 275	280
» »	Palermo Marsala-Trapani	» 390	390
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 548	549
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 304	302
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara-Seregno	» 250	250
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 315	315
» »	» 2ª emiss.	» 312	312
» »	Centrale Toscana	» 530	531
» »	Meridionali	» 316,50	316,50
» »	Sarde, serie *A*	» 313	313
» »	» serie *B*	» 316,50	316,50
» »	» 1879	» 312	312
» »	Pontebba	» 472	472
» »	Nord-Milano	» 264	264
» »	Meridionali Austriache	» 294,50	294,50

CONVOCAZIONI

Ferrovie economiche di Schio. — I signori azionisti sono convocati in Assemblea generale ordinaria per il giorno 4 giugno p. v. alle ore 1 pom. nella sala municipale di Schio.

Società Anonima di Ferrovie e Tramvie nell'Emilia con Sede a Bologna. — I portatori di Azioni di questa Società sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel giorno 24 corrente maggio alle ore 2 pom. nella Sede dello Stabilimento in Bologna, Villa Ferlini.

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale. — Assemblea generale ordinaria degli Azionisti convocata in Modena, nella sede della Società per il giorno 17 giugno p. v. alle ore una pomeridiana.

EMISSIONI

Società Anonima metallurgica, Tardy e Benech, Savona. — Si prevengono i signori Possessori di azioni della Società che sono messe all'opzione a loro disposizione n. 2000 azioni di nuova emissione, in ragione di un'azione per ogni 7 azioni al prezzo di L. 525 caduna da versarsi in una sola volta al al 1.o luglio p. v.

La dichiarazione di detta opzione dovrà essere presentata entro il corrente mese di maggio presso la direzione della Società in Savona.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della Regia Marina (Spezia) (28 maggio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto per la costruzione dei locali per deposito di materiali sulla costa orientrle del Golfo di Spezia. Importo ridotto L. 442,825.29. (Vedi n. 15 del *Monitore*).

Città di Porto Maurizio (28 maggio, ore 2 pom. 1.a asta), — Appalto per la costruzione di un edificio scolastico. Importo L. 300,079.10. Cauzione provvisoria L. 12500. Cauzione definitiva L. 25000. Fatali 4 giugno, ore 12 merid.

Direzione del Genio Militare di Venezia (29 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di lavori vari stradali nei dintorni di Valle di Cadore. Importo L. 126.000. Cauzione L. 12.000. Lavori compiuti in giorni duecento.

R. Prefettura della Provincia di Molise (30 maggio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada obbligatoria dei comuni di S. Angelo in Grotte alla provinciale Carpina, presso la Cappella di S. Giuseppe (metri 3731.12). Importo L. 54.800. Lavori compiuti in 4 anni. Cauzione provvisoria L. 2600. Cauzione definitiva L. 5460. Fatali a stabilirsi.

Municipio di Cagnano Varano (30 maggio, ore 4 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la sistemazione delle strade interne dell'abitato. Importo L. 104,229.40. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 7500. Fatali 16 giugno, ore 4 pom.

Prefettura della Provincia di Siracusa (30 maggio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria Pachino Portopalo, che da Pachino arriva al Faro di Cozzo Spadaro e a Portopalo. Importo L. 41,594.16. Cauzione provvisoria L. 1200. Cauzione definitiva L. 4500.00. Fatali a giorni 15.

Comune di Casalbore (30 maggio, ore 11 ant., definitivo). — Appalto per la costruzione di un Ponte in muratura sul torrente Mescano, a tergo della stazione ferroviaria di Montecalvo, lunghezza metri 238. Importo ridotto L. 138,227.51. (V. n. 15 e 18 del *Monitore*).

Prefettura di Salerno ((30 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto della manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali della provincia di Salerno per il sessennio 1888-94. Importo L. 96.000 di cui L. 90.990 a base d'asta. Cauzione provvisoria L. 4550. Cauzione definitiva L. 8000.

Comune di Grotte (Girgenti) (30 maggio, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto del lastricato del corso Garibaldi di questo Comune con pietra lavica di Catania e marciapiedi ai margini. Importo L. 115.000. Cauzione L. 11.500. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Porto Maurizio (1.o giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 33, dal Piemonte ad Oneglia, compreso fra l'asse del ponte sul Tanaro, confine della provincia di Porto Maurizio con quella di Cuneo, e l'incontro della traversa della città di Oneglia, della lunghzza di metri 45,052, escluse le traverse del Forte centrale di Nava e degli abitati di Pieve di Tecco e di Oneglia, della complessiva lunghezza di metri 1.069. Importo annuo ridotto L. 23,408.25. (V. n. 17 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Napoli (1.o giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione ordinaria ed alle riparazioni dei danni dei torrenti di Somma e Vesuvio, pel triennio dal 1.o luglio 1888, e più precisamente dal giorno dell'effettiva consegna, a tutto giugno 1891. Importo annuo ridotto L. 46.500. (V. n. 16 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Napoli (2 giugno, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto della manutezione a brecciame dei seguenti due tratti costituenti la strada dei Passanti. Primo tratto della strada Passanti, dal termine del basolato di Torre Annunziata al termine del Largo Passanti (metri 4707) di cui metri 166,35 di basolato. Importo annuo L. 10.700. Cauzione provvisoria L. 2675. Cauzione definitiva L. 10.700. Deposito per spese L. 250. — Secondo tratto della strada Passanti, della Piazza dello stesse nome, per S. Giuseppe al Pagliarone ed Ottaiano (metri 11524.90). Importo annuo L. 283.50. Cauzione provvisoria L. 7085. Cauzione definitiva lire 28.350. Deposito per spese L. 300.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo (2 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al completamento della difesa frontale a due tratte saltuarie dell'argine sinistro del Po di Venezia nelle località 1.a e 2.a Pesaro, comune di Contarina.

Importo L. 143.950. Lavori compiuti in giorni 120. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Milano (2 giugno, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per urgenti riparazioni alla difesa in buzzoni nella sponda sinistra del Po, in comune di S. Stefano e Corno Giovine, nelle località dette Chiavicone, Cinta di Santo Stefano, Valforche, Porchera, Mezzano Passone e Regona. Importo L. 111.400. Lavori compiuti in giorni 120. Cauzione provvisoria L. 7000. Cauzione definitiva il decimo.

Forniture.

Direzione d'Artiglieria dall'Arsenale di Costruzione in Torino (2 giugno, ore 4 pom., unico e definitivo). — Fornitura di tonn. 500 Litantrace magro (per forni e caldaie a vapore) a L. 34 la tonn. Importo L. 17.000. Cauzione L. 1700. Consegna in giorni 80.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e fornitura in opera del 2.o *ponte sul fiume* **Sabato** (linea Avellino Benevento) per conto dell'impresa Lanari.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Alessandria. L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione novennale del tronco della strada nazionale num. 28, da Asti a Chivasso, compreso fra la sua diramazione ea quella provinciale Asti-Torino ed il confine colla provincia di Torino, è stato aggiudicato al signor Ginetta Luigi, per L. 27,171.73. (Vedi n. 10, 13 e 17 del *Monitore).*

Direzione straordinaria del Genio Militare di pei lavori della Regia Marina (Taranto). — L'appalto dei lavori subacquei a vapore a profondità fino a 12 metri sotto il livello del mare, innanzi all'arsenale in costruzione e nel canale navigabile fra la rada ed il mare piccolo di Taranto, è stato aggiudicato al signor Queirolo Giuseppe, Taranto, per lire 1,005.000. (Vedi n. 15 del *Monitore).*

Municipio di Alessandria. — L'appalto dei lavori di manutenzione delle strade di circonvallazione ed altre, viali e giardini pubblici per il quinquennio dal 1.o luglio 1888, è stato aggiudicato al sig. Ponzano Pietro, Alessandria, per L. 6723 annue (V. n. 8, 11, 14 e 16 del *Monit.).*

Prefettura di Rovigo. — L'appalto dei lavori d'imbancamento dell'argine destro del fiume Adige nelle località Volta Vianova, Marezzana, Rainale, Volta-Rainale e Marezzana Cuore in Comune di Boara Polesina, fu aggiudicato al signor Lanza Giuseppe, Este, col ribasso del 9,50 per 0[0 su L. 52,786. (Vedi n. 16 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dall' 1 *al* 10 *Maggio* 1888.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio: Rete principale	4050		4027			
» secondaria	531	4581	505	4532	49	—
Media in esercizio	4569		4414		155	—
Viaggiatori	1,533,050.26		1,441,726.16		91,324.10	—
Bagagli e Cani	76,206 72		70,509 36		5.697.36	—
Merci a G. e P. V. accel.a	403,238.08		340,413.41		62,824.77	—
Merci a P. V.	1,464,337.21		1,613,178 30		—	148841.09
(2) TOTALE	3,476,832.27		3,465,827.13		11,005 14	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 10 *Maggio* 1888.

Viaggiatori	40,230 226 35	37,754,982.47	2.475,243 88	—
Bagagli e Cani	2,024 838 05	1,843 722 04	181,116.01	—
Merci a G. e P. V. acc.a	10,100,219.36	9.219 653 28	880,566.08	—
Merci a P. V.	49,454.968 44	46,917,352.31	2,537,616 13	—
(2) TOTALE	101910252.20	95,735,710.10	6,074,542.10	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	763.30	769.16	—	5.86
riassuntivo	22,410 36	21,817.62	592.74	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).
2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.
3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'* 1 *al* 10 *Maggio* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori.	4,047.45	13,545 45	885.20	5,782 80	1,247 80	2,701.90	4,640.00	6,787.00	6,170.20	1,662.45	1,659.85	10318 6
Bagagli.	41.85	245.05	25.80	235.30	22 05	43.85	5 00	20.90	40.95	8. 0	11 50	144.75
Merci G V.	427.90	1,302 50	81.70	670 .0	382.05	178.90	193.85	143 95	252 25	40 70	»	250 50
Id. P. V. A.	24.09	1,140 64	»	29.35	»	201.40	»	»		8 00	»	183 15
Id. P. V.	3,037.85	5,070.80	1,163.25	2,029 50	2,057 05	1,169.15	128.65	125.10	907.25	159.95	»	618.15
Totali.	7,618.05	2 ,401.40	2,156.05	8,747.05	3,708.95	4,295.20	4,967.50	7,076.95	7,370.65	1,671.35	1,857.15	1,515 20

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz*, ecc., a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti, ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 135
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr. Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. . 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
11 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 264
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . . 482
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara . 313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicattì . 12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . 1'
8 Id. ferrovia Siracusa-Licata . 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovie Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Siculo 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 101
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id. sul *Testene*, in provincia . . . 41
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Mariana, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno 60
2 ponti sul *Cordevole* . . . . . —
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d' Agro, San Pietro, Fondachello* ecc., prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porcilume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 313
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id. sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 63
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Fedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rossignoa . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Avanlerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Medico . . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Consegli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzarin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*. impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia. Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min guerra . 531
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr Calabro Sicule . . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1030
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Siculo . . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . . 300
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5800
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sanzobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2079,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

Sede in Torino — Capitale versato L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema LEGRAND e CALDAIE sistema DE-NAEYER e C.

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881 Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882 Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883 Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885 Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia e Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in

Alzano di Sopra, Nese, Ranica, Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana, Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1888 — Tipografia Carlo Bergonzelli, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI Sabato, 26 Maggio 1888 NUM. 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:
Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE DIRETTISSIME ROMA-NAPOLI

QUADRO COMPARATIVO

Onde i nostri lettori possano rendersi un conto esatto della discussione che avrà luogo prossimamente alla Camera, a proposito delle Direttissime Roma-Napoli, pubblichiamo qui appresso in un quadro la descrizione sommaria della linea attuale e dei cinque progetti di ferrovia fra Roma e Napoli che sono in discussione.

Dal confronto delle cifre del detto quadro risultano confermate le argomentazioni svolte dall'Ing. A. Cottrau nel nostro giornale (numeri dei 5 e 12 maggio 1888).

Ed invero notando:

« 1. Che il primitivo progetto della Direttissima « littoranea segnato col n. 2 nel quadro, deve ritenersi « fuori discussione perchè ripetutamente dichiarato « ineseguibile per condizioni geologiche, igieniche e « militari e dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici « e dal Ministero della Guerra;

« 2. Che i due tronchi Sparanise-Formia-Gaeta e « Terracina-Velletri facienti parte della linea littoranea « economica, segnata col n. 6 nel quadro, sono già « votati ed hanno in bilancio i fondi assegnati per « la loro esecuzione;

« 3. Che il raddoppiamento del binario della « Direttissima interna (n. 5 del quadro) andar deve « a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali « della Mediterranea; »

Risulta che la soluzione proposta dall'Ing. A. Cottrau rappresenta per lo Stato un maggior aggravio di lire 34,045,000, ossia:

Per la Direttissima interna ad un solo binario	L. 26,245,000
Pel tronco economico Formia-Terracina »	7,800,000
Totale come sopra	L. 34,045,000

Ottenendosi con questa spesa una Direttissima interna a doppio binario, assai più potente della Littoranea, percorribile in uno spazio di tempo minore ed eseguibile in due anni; più una seconda linea fra Roma e Napoli (n. 6 del quadro) di una potenzialità pressocchè corrispondente all'attuale ferrovia come si rileva dal quadro stesso.

La soluzione proposta dall'on. Baccarini rappresenta invece un maggior aggravio per lo Stato di L. 66,028,000, ossia:

Direttissima littoranea *ad un sol binario*	L. 80,028,000
Meno, l'importo dei tronchi comuni della detta Direttissima con la linea di 3ª categoria, Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, già votate in . . »	14,000,000
Totale come sopra	L. 66,028,000

La differenza fra le due soluzioni sarebbe adunque di L. 31,983,000, ossia di 32 milioni in favore delle proposte del Cottrau eseguendo la Direttissima littoranea ad un solo binario, e di L. 61,955,000 se si considera la Direttissima littoranea col doppio binario.

E queste due cifre di L. 31,983,000 e di L. 61,955,000 aumentano rispettivamente a L. 54,483,000 ed a lire 84,455,000, qualora si consideri che la linea Roma-Segni (valutata 22 milioni e mezzo, secondo il progetto di legge del 19 aprile u. s. presentato dal Ministro alla Camera) fu riconosciuta doversi eseguire in tutti i casi.

Quadro comparativo fra le varie linee ROMA-NAPOLI

INDICAZIONE SOMMARIA del tracciato delle varie linee.	*Lunghezza totale fra Roma e Napoli.* in metri	*Lunghezza totale della parte nuova.* in metri	*Lunghezza totale dei tratti in galleria.* in metri	*Pendenze massime* per 1000	*Raggio minimo delle curve.* in metri	*Tempo necessario per la esecuzione.* in mesi	*Tempo necessario per percorrere l'intera linea con i treni diretti* in min.	*Importo totale approssimativo.* in Lire	OSSERVAZIONI alcune delle quali sulle lunghezze maggiori in galleria, sui terreni, sulle difficoltà di esecuzione, sugli interessi del capitale, ecc., ecc.
1. Linea attuale. (a semplice binario)	239,588			25,2	400		332		Non vi sono gallerie — Terreni buoni — Fra Roma e Ciampino vi sono già 6 chilometri col doppio binario — Fra Napoli e Casalnuovo ve ne sono altri 5.
2. Primitivo progetto della Littoranea (1882): Napoli - Aversa - Frignano-Casal di Principe - Cancello Arnone - Mondragone - Sauri - Formia - Terracina - Cisterna - Piperno - Roma. (a semplice binario)	221,250	201,859	8,116	7,0	500	?	244	?	Il progetto presentato aveva soltanto 217200 metri di lunghezza e si fermava nelle vicinanze di Porta S. Sebastiano in Roma, e quindi bisognò allungarlo di 4050 metri sino alla stazione di Termini. — Questo progetto venne ripetutamente respinto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dal Ministero della Guerra. — Non si posseggono al Ministero dati sufficienti per valutarne l'importo; e la offerta di *un Cottimo* fatta nel 1882 dalle *Meridionali* era subordinata ad altre condizioni che rendevano illusorio il *Cottimo* al punto di vista della costr. NB. Nel primo tratto Napoli-Aversa, comune alla linea Napoli-Foggia, si hanno pendenze superiori al 7 per 1000.
3. Progetto della Commissione mista Schioppo-Foderà Goiran (1883) approvato dal Consiglio Superiore in sostituzione del precedente, ossia, attuale *Direttissima littoranea* in discussione: Napoli-Aversa-Sparanise-Carinola - Sessa Aurunca-Minturno-Sauri-Formia - Terracina - Cisterna-Piperno-Roma. (a semplice binario) Da aggiungersi il tronco Formia-Gaeta di una lunghezza di 7240 metri circa Importo totale	231,219	208,607	19,026	7,5	500	72	285	78,212,000 1,816,000 80,028,000	Aggiungendo all'importo di 80.028.000 lire, gl'*interessi* durante la costruzione sulle somme anticipate, non contemplati nella cifra di 78.212.000 lire, l'importo totale raggiunge quasi 90 milioni, comprese però le due Gallerie del *Massico* e d'*Itri* a due binarii. La Galleria del Massico misura 5144 metri, quella di Formia 1100, quella d'Itri 8500, quella di Monte Croce 3042. Nella sua tornata del 3 ottobre 1881, il Consiglio Superiore, nell'approvare questo progetto, dichiarò però nuovamente la sua marcata preferenza per la rettifica della linea attuale, ossia Direttissima interna, ed il Ministero della Guerra si pronunciò nello stesso senso, aggiungendo essere sempre *necessaria ed urgente* la costruzione della nuova linea Roma-Segni ed il raddoppiamento del binario fra Segni e Napoli. La Galleria d'Itri è in terreno pessimo (dolomitico, con strati di argilla) e quindi il suo costo effettivo potrà di molto sorpassare il preventivo. — Malaria eccezionale in varii tratti.
4. La stessa Direttissima littoranea, col doppio binario	231,219	208,607	19,026	7,5	500	72	260	110,000,000	Siccome non fu mai studiato nei suoi dettagli questo progetto col doppio binario, la cifra di 110 milioni deve ritenersi approssimativa, ma piuttosto inferiore che superiore al vero, e non comprende gl'interessi durante la costruzione.
5. Linea attuale rettificata, ossia *Direttissima interna*, progetto dettagliato 1885 approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici: Napoli-Afragola-Caivano-S. Andrea-Capua - Pignataro - Teano-Riardo - Caianiello - Presenzano-Mignano-Rocca d'Evandro—Cassino—Aquino—Roccasecca—Ceprano-Ceccano-Frosinone—Ferentino—Morolo-Sgurgola-Anagni-Segni-Valmontone-Palestrina-Zagarolo - Colonna - Ciampino-Roma. (a semplice binario)	225,189	119.189	1,786	10	500	24	280	26,245,000	Questo progetto fu ripetutamente riconosciuto preferibile a qualsiasi altro dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e dichiarato necessario alla difesa dello Stato dal Ministero della Guerra. — I terreni sono buoni dovunque e la sola galleria un pò lunga sarebbe quella dell'Olmata, di metri 1070. Il Ministero intendendo pagare l'importo di questa linea in 6 anni, ossia in 5 rate uguali a datare da un anno dopo l'inizio dei lavori, nel mentre la costruzione può eseguirsi in soli 24 mesi, come ebbe a dichiarare la *Mediterranea*, ha dovuto tener conto degl'interessi accumulati, ed è per questa ragione che la cifra indicata nei quadri del Ministero apparisce di circa 52 milioni, invece della spesa reale di 41.500.000 pel doppio binario. A tenore dell'art. 7 del progetto di legge, presentato il 19 aprile 1883 alla Camera, la differenza di costo fra il semplice ed il doppio binario sarebbe provveduta dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali della Società della Mediterranea. Cosicchè nei confronti fra le varie linee bisogna tener conto del solo importo del semplice binario, ossia di lire 26.245.000.
5 *bis*. La stessa *Direttissima interna* col doppio binario	225,189	119,189	1,786	10	500	23	256	41,500,000	

6. Linea Littoranea economica, ossia considerata come *Sussidiaria della Direttissima interna*, progetto studiato (1886) dall'ingegn. Cav. G. Salvini, ed approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici: Napoli-Cancello-Caserta-Capua-Sparanise-Carinola-Sessa Aurunca-Minturno-Sauri-Formia-Itri-Fondi-Terracina-Piperno-Sezze-Sermoneta-Norma-Cisterna-Cori-Velletri-Cecchina-Roma. (a semplice binario)	258,800	155,038	4,130	25	250	45	375	26,891,000	La Galleria d'Itri sarobbe lunga 1140 metri soltanto. Per le stesse ed identiche ragioni dette a proposito della Direttissima interna, ossia degl' interessi accumulati, nei quadri del Ministero la cifra di L. 28.400 000, fu portata a 34.194.000 lire, così distribuite: *Tronco* — *lungo m.* — *Lire* Sparanise-Formia . . 47030 — 10.459.000 Formia-Terracina . . 30975 — 7.800.000 Terracina-Velletri . 77031 — 14.119.000 Totali parziali m. 155036 — 32.378 000 Formia-Gaeta (che potrebbe valutarsi nella progettata linea Roccasecca-Formia-Gaeta) . . . . 7240 — 1.816 000 Totali m. 162270 — 34.194.000 Cosicchè, dall'importo effettivo di lire 28,400.000. si potrebbe dedurre il costo del tronco Formia-Gaeta. Una economia sensibile potrebbe poi ottenersi spingendo in taluni punti la pendenza sino al 35 per 1000 ed adottando raggi di 200 metri anzichè di 250 metri. E' da notarsi inoltre che la spesa relativa ai due tronchi Sparanise-Formia-Gaeta e Terracina-Velletri fu già votata, e che queste due linee si eseguiranno in tutti i casi.
Da aggiungersi il tronco Formia-Gaeta.	7,240	7210						1,509,000	
Totale								28,400,000	

UN VENTENNIO DI FERROVIE ITALIANE
IN RAPPORTO AL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
(Dal 1868 al 1887-88)

Nel precedente numero — sotto il titolo di « Un ventennio di Lavori pubblici » — abbiamo riassunto, per anni e per grandi categorie, la spesa complessiva e la corrispondente entrata del Ministero dei Lavori pubblici negli esercizi finanziari del ventennio dal 1868 al 1887-88; ripigliamo ora, siccome ne abbiamo fatta promessa, in ispeciale esame la spesa e la entrata delle *Ferrovie* in rapporto al Ministero dei Lavori pubblici durante il medesimo periodo finanziario.

Circa ad alcune osservazioni ed annotazioni, necessario corredo di questo nostro studio statistico sul citato ventennio dei Lavori pubblici in Italia, rimandiamo i nostri lettori a quelle esposte nel numero precedente; essendochè ciò, che abbiamo detto per i Lavori pubblici in generale, debbasi riferire eziandio alle categoria speciale delle ferrovie.

La *spesa* del Ministero dei Lavori pubblici per le ferrovie, ripartita in ciascun esercizio finanziario e distinta in *ordinaria* e *straordinaria*, è riassunta nella seguente tabella complessiva del ventennio:

Esercizio Finanziario	SPESA		
	ORDINARIA	STRAORDINARIA	TOTALE
1868	257,095.22	21,214.200.00	21,471,295.22
1869	261.826 37	56,287,073.71	56,548.900 08
1870	1,369,611.30	37,534,796 96	38,904,408.26
1871	1,337,367.98	46,041,431.55	47,378.799,53
1872	2,281,200.00	41,070,931.58	43,352,131 58
1873	1,582,350.00	54,330.346.30	55,912.696.30
1874	2,323,440.00	51,216.546.27	53,539;986,27
1875	2,465,150.00	49,070,740.93	51,535.890.93
1876	2,397,500.00	49,115.155.22	51,512,655 22
1877	1,880.881,25	57,805.013.92	59.685,895.17
1878	3,454,581.66	59.439.551.53	62.894,133.19
1879	3,421.354 00	52,502.912.56	55,924,266 56
1880	5.256 225.80	68,162.099.81	73,418,325.61
1881	5,488,545.68	98,767.966.35	104,256,512.03
1882	5,411.379.00	99,683,026.31	105,094.405.31
1883	4,777,383.03	87,166,113.87	91.943,496.90
1884-85	6.341,529.00	73,001,851.33	79,343,380 33
1885-86	768,851.48	170,282,042.75	171,050,894.23
1886-87	1,079,724.98	196 570,037.93	197,649,762 91
1887-88	1.153,197 50	268,875,135.60	270,028,333.73
Totale nel ventennio	53,309,194.25	1,638,136,974.48	1,691,446,168.73

Circa la instabilità della spesa ordinaria non è forse inopportuna cosa l'accennare alle vicissitudini toccate nel ventennio alla Azienda ferroviaria italiana, in conseguenza a parziali o totali riscatti, vendite e convenzioni tra lo Stato e le Società che tennero volta a volta la proprietà e l'esercizio delle ferrovie.

L'*entrata*, accertata dal 1868 al 1886-87 e prevista pel 1887 88, relativamente alle somme inscritte nei bilanci del Ministero dei Lavori pubblici per i medesimi esercizi e per il servizio delle ferrovie, riassumiamo nel seguente stato:

Proventi delle strade ferrate . .	L.	523,934,899.76
Rimborso spese di sorveglianza .	»	7 263 081.41
Alienazione di rendita consolidata .	»	207,223,407.73
Concorso della Francia pel traforo del Moncenisio . , . . .	»	26,100,000,00
Prodotto di buoni del Tesoro ecc., dell'impresa Vitali Charles Picard e Comp.	»	2,420,000.00
Concorso degli enti interessati (anteriormente al 1879) . . .	»	37,132,309.93
Alienazione di rendita Consolidata (leggi 29 luglio 1879, n. 5002 e 23 luglio 1881, n. 3336) . .	»	361,529,062.21
Rimborsi e concorsi dei Comuni e Provincie (legge 29 luglio 1879, n. 5002)	»	72,107,324 82
Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico .	»	9,000,000.00
Attività della cessata Società delle ferrovie Romane	»	12,736,773.36
Obbligazioni ferroviarie	»	379,373.307.07
Prezzo del materiale mobile . .	»	232,438.450.00
Reintegrazioni	»	897,004.57
Totale nel ventennio	L.	1,872,161,620.85

Facciamo, a proposito dell'entrata una sola osservazione, cioè: che di fronte a queste entrate ci sono poi gli oneri — per gli interessi della rendita e delle obbligazioni, per le annualità e garanzie — i quali figurano tutti a carico del bilancio del Tesoro.

Sul progressivo aumento — sempre crescente d'anno in anno del ventennio e tanto più nella parte straordinaria che riflette le costruzioni — della spesa assegnata alle ferrovie nei bilanci dei Lavori pubblici, non occorre aggiungere parole all'evidenza delle cifre. Piuttosto, a complemento del nostro studio statistico circa le ferrovie nel ventennio, aggiungiamo, per ogni anno di questo, il numero dei chilometri aperti all'esercizio.

Al progressivo aumento annuale della spesa non si può certamente ragguagliare, d'anno in anno, il progressivo sviluppo chilometrico; ma questo rapporto ha ben ragione di essere se il confronto nel ventennio, meglio che allo spazio d'anno in anno, lo si allarghi opportunamente a più razionale periodo in cui possano esplicarsi le leggi della contabilita e le condizioni dei contratti per le costruzioni.

Ed ecco, all'uopo, il *riassunto* annuale de ichilometri di ferrovie aperti all'esercizio dal 1° gennaio 1868 al 31 dicembre 1887.

ANNI	CHILOMETRI	ANNI	CHILOMETRI
		Riporto	2924
1868	414	1878	113
1869	189	1879	120
1870	314	1880	370
1871	217	1881	178
1872	355	1882	285
1873	128	1883	403
1874	491	1884	491
1875	313	1885	461
1876	260	1886	841
1877	243	1887	439
Nel 1° decennio	2924	Nel ventennio	6627

Sono adunque 6627 i chilometri di strade ferrate aperti all'esercizio in Italia, durante il ventennio dal 1° gennaio 1868 al 31 dicembre 1887; mentre nel medesimo periodo fu annotata nei bilanci del Ministero dei Lavori pubblici una spesa complessiva di L. 1,691,446,168.73 per le ferrovie, ossia: L. 53,309,194.25 nella parte ordinaria, che riguarda le spese d' Amministrazione; L. 1,638,136,974.48 nella parte straordinaria, che riguarda le costruzioni.

E a proposito di questo confronto tra la spesa complessiva ed il numero totale dei chilometri *aperti* all'esercizio — e qui si noti che noi non diciamo chilometri *costrutti* — nel ventennio, dobbiamo osservare, che mentre la nostra statistica dei chilometri si arresta al 31 dicembre 1887, il rendiconto della spesa, per la necessità di seguire il corrente esercizio finanziario, arriva sino al termine di esso ossia al 30 giugno 1888.

NUOVI PONTI FERROVIARII

SULL'ADIGE E SUL PO

Riceviamo su tale argomento la seguente lettera, che siamo lieti di pubblicare:

Pregiatissimo Amico,

So di fare cosa grata a te ogni volta, che ti offro occasione di pubblicare col tuo ottimo giornale fatti, che onorano l'Ingegneria e l' Industria italiane; e perciò ti offro queste brevi note.

In questo mese, nel volgere di pochi giorni, sono state collaudate (collaudo definitivo) tre opere d'arte, le quali, per la loro importanza, sotto ogni punto di vista, meritano di essere segnalate. Voglio dire i ponti a fondazioni pneumatiche e travate metalliche sull' Adige presso Legnago, e sul Po a Casalmaggiore e Casalmonferrato.

Tutti e tre questi ponti sono stati condotti in appalto, e costrutti, sia per la parte murale che per quella metallica, dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

Ricordo che il tuo giornale ebbe altre volte ad occuparsi di talune di quelle opere d' arte; ma pure non credo superfluo ripetere qualche breve cenno di descrizione.

Il primo collaudo ebbe luogo il 9 corrente pel ponte sull'Adige presso Legnago nella ferrovia Legnago-Monselice. Intervennero: quale collaudatore il Comm. Ferrucci Ispettore del Genio Civile, coll' Ing. Gerardi aggiunto; per l' Amministrazione dello Stato il Cav. Perego Ing. Capo, autore dei progetti per le ferrovie Mantova-Legnago, e Legnago-Monselice e direttore dei lavori, coll'Ingegnere Annovazzi Capo Sezione; per la Società Adriatica esercente gl'Ing. Rusconi e Ranzoli; per la Società costruttrice gli Ingegneri Solerti, rappresentante legale, e Casati addetto alla Dirigenza locale. Il Direttore della Società Nazionale suddetta, sig. Cav. Ing. Moreno, fu quel giorno trattenuto alle Officine di Savigliano da imprescindibili necessità di servizio.

Il ponte consta di tre travate metalliche *indipendenti*, lunghe ciascuna oltre metri 70, e posano sopra spalle e pile di muraglia, rivestita in pietra da taglio, sopra fondazioni ad aria compressa. La costruzione fu compiuta in otto mesi.

Il collaudo constatò l' ottima esecuzione dell' opera di arte, sia per la perfetta riuscita delle fondazioni, sia per la finitezza del lavoro murale e metallico; sicchè non diede luogo a verun rimarco od osservazione.

Il giorno successivo fu redatto in Verona, coll'intervento del Direttore della Società costruttrice, sig. Ing. Moreno, il Verbale di collaudo.

Il secondo collaudo fu fatto il giorno 12 corrente pel ponte sul Po presso Casalmaggiore, nella ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

Intervennero: la Commissione collaudatrice composta dei Comm. Borgnini e Bussi Ispettori superiori e Cav. Campanini Ing. Capo del Genio Civile; la Direzione locale Governativa era rappresentata dal Cav. Galli Ing. Capo, e dal Cav. Croce Ing. di Sezione; per la Società Adriatica esercente intervenne l'Ing. Cav. Olivieri; per la Società costruttrice il suo Direttore Ing. Cav. Moreno, e gl'Ingegneri Solerti e Morelli.

Il grande ponte sul Po, fondato esso pure con cassoni e ad aria compressa, consta di 17 travate metalliche a sistema *continuo*, con una lunghezza totale di metri 1085; posa sopra spalle e pile di mattoni e pietra concia ; le travate estreme sono lunghe metri 55, le altre metri 65 ciascuna. Fu costrutto in 22 mesi non compiuti (tempo contrattuale).

Anche per questa insigne opera d'arte la Commissione collaudatrice ebbe a constatare la perfetta esecuzione in ogni parte, senza alcun rimarco od osservazione.

Il terzo collaudo fu eseguito il 17 corrente pel ponte sul Po a Casalmonferrato, sostituito al ponte sospeso per la strada provinciale Casale-Vercelli.

A collaudatori intervennero: per il Governo il Cav. Rossetti Ing. Capo a Novara, e per la Provincia di Alessandria l' Ing. Capo Cav. Strada; rappresentavano la Società costruttrice il suo Direttore Ing. Moreno e l'Ing. Edgcombe.

Il ponte risulta di due travate metalliche a sistema *continuo*, poggiata cadauna sopra una spalla e pile di mattoni e pietra concia, in tutto cinque pile di cui le quattro nuove fondate ad aria compressa; e misura in tutto metri 200 di lunghezza. Fu costrutto in 12 mesi (tempo contrattuale).

La costruzione, resa eccezionalmente difficile per le

perturbazioni cagionate dalle piene del Po, fu dai collaudatori riconosciuta perfetta in ogni sua parte, e non si ebbe a produrre alcuna osservazione o rimarco.

Un lauto asciolvere tenne dietro a ciascuno dei tre collaudi, ove presiedette quella schietta cordialità, che dovrebbe sempre regnare fra colleghi, che professano la scienza e l'arte dell'Ingegnere, qualunque sia la parte da essi rappresentata.

Questi fatti non hanno d'uopo di commenti: essi formano per se stessi l'elogio il più eloquente degli egregi tecnici, che progettarono e diressero i lavori, e della Società Nazionale di Savigliano che li ebbe eseguiti. Questa Società attende ora alla costruzione di un altro ponte sul Po, presso Cremona, sullo stesso sistema di quello di Casalmaggiore; ma a due travate, parallele, una per la ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino e l'altra per la interprovinciale Cremona-Piacenza.

Mi sia permessa una osservazione, prima di tacere.

A mio ricordo d'Ingegnere, ponti sul Po in simili circostanze (Piacenza, Cremona, Casalmaggiore) costituivano degli *ideali* per la Scienza e per l'Arte, quasi come l'areonautica; oggi si fanno in meno di due anni! È bensì vero, che io professo da 46 anni; ma pure codesto è *progresso*, e di quel buono!

Un' altra volta ti scriverò del ponte metallico, che si sta costruendo sull'Adda a Paderno per la ferrovia Bergamo-S. Pietro Seregno; ponte, che sarà la più ardita opera di tal genere costrutta in Italia. Ne è appaltatrice la stessa Società Nazionale delle officine di Savigliano, la quale e per risorse finanziarie e per mezzi tecnici, morali e materiali, e (diciamolo pure, chè non guasta) per modicità di prezzi si è resa tale, che invano si tenterebbe oggi contrastarle in Italia il primato.

Tuo aff.mo amico
VINCENZO Ing. FERRARI.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ieri (25) si riunirono nelle ore antimeridiane il Comitato, e nelle pomeridiane il Consiglio d' Amministrazione della Società per le strade ferrate del Mediterraneo.

Nella seduta del Consiglio il Direttore generale riferì sulla proposta fatta al Governo per lo stanziamento di un nuovo credito, destinato ai lavori di completamento e miglioria delle linee, in continuazione dei fondi dell'allegato B, oramai esauriti (vedi sotto).

Informò poi sulle pratiche in corso per la concessione di biglietti permanenti di circolazione ai senatori e deputati, dietro pagamento da parte del Governo di un canone annuo.

Il Consiglio si occupò quindi degli affari correnti, approvando contratti e disposizioni relative al personale.

><

La Direzione Generale della Società Mediterranea ha in questi giorni presentato al R. Ispettorato generale un lungo rapporto, dimostrante la necessità di stanziare un nuovo credito pei lavori di completamento e miglioria delle linee.

I fondi assegnati alla Rete Mediterranea sull'allegato B (L. 84.093,050) sono già quasi per intiero impegnati, di modo che il Governo non può più dar corso alle nuove proposte che dalla Società gli vengono fatte, mentre molte e molte ancora sono le opere che per mettere le linee in buon assetto è indispensabile di eseguire. Da ciò il bisogno di stanziare una somma sufficiente, che sia continuazione e complemento dell'allegato B e permetta di saldare una buona volta tutto l'arretrato dei lavori occorrenti.

Alla relazione va unito un prospetto contenente la indicazione dei lavori che si propone di eseguire in sei anni dal 1.o luglio 1889 al 1.o luglio 1895, facendo così seguito al quadriennio 1885-89 pel quale provvedono gli 84 milioni dell'all. B. La spesa che si prevede entro il sessennio è di L. 102,000,000; non tutti i lavori però sarebbero ultimati entro il detto periodo, e pel compimento degli altri occorrerà una spesa ulteriore di L. 76,180,000. I lavori proposti sono ripartiti nelle stesse dodici categorie in cui sono divisi quelli contemplati nell'all. B.

Quanto al modo di procurarsi i fondi necessarî, la Società, dopo aver dimostrato che si può contare sopra un costante aumento nei prodotti del traffico, propone che lo Stato limiti per i sei anni la sua compartecipazione ai prodotti stessi nella cifra che percepirà in questo terzo esercizio, e che presumibilmente sarà di L. 30,500,000, rilasciando il di più, cui avrebbe diritto, alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, la quale sarà per tal modo in grado di fare il servizio degli interessi e dell'ammortamento ad un prestito contratto per l'esecuzione dei lavori in parola.

È da sperarsi che il Governo faccia buon viso a queste proposte, le quali mirano a soddisfare urgenti bisogni senza soverchio aggravio della finanza dello Stato.

><

Nel giorno 30 corrente è stabilito un nuovo convegno fra il Sindaco di Milano e i rappresentanti delle Società Adriatica e Mediterranea per trattare della progettata linea Saronno-Mendrisio.

Come i nostri lettori sanno, lo scopo del Sindaco nel promuovere queste adunanze è di ottenere un accordo fra le due Società, accordo che l'on. ministro Saracco dichiarò essere condizione *sine qua non* per la concessione della linea, non potendo il Governo pensare ad affidarne ad altri l'esercizio.

Nella prima riunione, tenutasi il 2 corrente, non fu possibile di giungere a concrete conclusioni, ma le due Società promisero di studiare l'argomento. Non sappiamo se il secondo convegno approderà a risultato più positivo. Quello che possiamo assicurare si è che la Mediterranea intende di porre in ogni eventualità, a base di qualunque trattativa, che non venga in alcun modo modificato l'attuale stato di cose per quanto riflette la stazione di Milano Centrale e la linea Milano-Chiasso.

><

Ci scrivono da Udine che quella deputazione provinciale, concessionaria della ferrovia Udine Palmanova-Portogruaro, ha fatto istanza al R. Ispettorato generale per essere autorizzata ad aprire separata-

mente all'esercizio il primo tronco della linea stessa compreso fra Udine e San Giorgio di Nogaro, tosto che ne siano ultimati i lavori di costruzione, che sono prossimi al loro compimento. La predetta Amministrazione ha contemporaneamente instato perchè siano date disposizioni per la visita di ricognizione e per la prova delle travate metalliche, da eseguirsi in precedenza dell'apertura all'esercizio.

><

Sappiamo che l' Amministrazione provinciale di Ferrara ha rimesso al Ministero dei Lavori pubblici il progetto di una linea ferroviaria che da Ferrara, per Capparo e Codigoro arriverebbe al porto dell'Adriatico di Magnavacca. Coll'occasione la predetta Amministrazione ha rinnovato le sue istanze al Ministero, perchè, sulla base del progetto medesimo, le sia sollecitamente accordata la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea, unitamente al sussidio governativo di L. 1000 al chilometro per la durata di 35 anni.

><

La Direzione del servizio delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale, il progetto definitivo del tronco da San Lucido a Longobardi, della linea Eboli-Reggio littoranea, da essa studiato per incarico avutone dal Ministero dei Lavori pubblici.

Questo tronco di ferrovia misura la lunghezza di m. 11,067.38 e la spesa preventivata per la sua costruzione ammonta a L. 6,721,000 compresi gli imprevisti e le spese generali di amministrazione.

Giusta il progetto di massima studiato dalla Direzione tecnica governativa di Reggio Calabria, la spesa presunta per la costruzione del tronco rileva a lire 4,290,000 comprese le spese generali.

Mentre quindi il progetto sociale prevede una spesa media chilometrica di L. 607,300, quello governativo (di massima) raggiunge appena le L. 387,000. La maggiore spesa del primo sul secondo è però giustificata da cause diverse che si compendiano in aumento di opere o non previste, o non ritenute sufficienti, ed in aumento di prezzi.

L'andamento planimetrico del tronco non ha curve di raggio inferiore a m. 500; e nell' altimetria la pendenza massima non supera il 7.50 per mille.

Le opere d'arte da costruire sono 68, delle quali 61 minori, con luce media di m. 3; e n. 7 speciali, cioè: n. 6 ponti in ferro ad una sola travata e della luce rispettiva di m. 20, m. 40, m. 20, m. 20, m. 35 e m. 34; e n. 1 ponte pure a travata metallica, in due campate di m. 28 d'apertura ciascuna.

Lungo il tronco sono proposte 2 stazioni, quella di Fiumefreddo e quella di Longobardi. Le case cantoniere da costruire per l' alloggio del personale di sorveglianza della strada sono 11, di cui 9 doppie e 2 semplici, e 3 garette.

L'armamento dovrà essere formato con rotaie del tipo Vignole, in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9 e del peso di chilog. 36 per metro corrente, poggiate su undici traversi e collegate fra loro a giunto sospeso.

><

La predetta Direzione ha inoltre rimessi al Ministero dei Lavori pubblici i progetti esecutivi dei tre tronchi della linea Eboli-Reggio littoranea (tratta Castrocucco-Sant'Eufemia):

1. Da Capo Bonifati ad Acquappesa;
2. Da Longobardi ad Amantea;
3. Da Nocera Tirinese a Santa Eufemia.

><

La Camera di Commercio ed Arti di Mantova si è recentemente occupata della questione relativa al tracciato della ferrovia in corso di studio da Lucca a Modena ed ha deliberato di manifestare al Governo il voto che, ove sia risollevata la questione suindicata, la preferenza sia data a quel progetto che meglio risponda agli interessi generali, istituendo confronti comparativi fra gli studî eseguiti dal Comitato Livornese e quelli che sta facendo il Genio Civile per il passaggio in Val di Secchia.

><

Sappiamo che presso il competente Ufficio della Società per le strade ferrate del Mediterraneo è in corso di avanzata compilazione il progetto per la nuova stazione di Pontedera, progetto che sarà sottoposto all' approvazione governativa, nel più breve termine possibile.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni, in ordine ad affari concernenti il servizio ferroviario.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi il progetto e l'atto di sottomissione relativi alla costruzione di un magazzeno per le merci nella stazione di Aversa, lungo il tronco da Cocullo a Bugnara, nella ferrovia da Roma a Solmona;

2. Che possa approvarsi una transazione concordata con R. Arrota per liquidazione d' indennità dovutagli in dipendenza della perdita delle gambe, subita per effetto di un disastro ferroviario;

3. Che in conformità al parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, possa approvarsi la perizia complessiva della spesa occorsa e che occorrerà ancora per il completamento del tronco da San Severino a Tolentino, nella ferrovia Macerata-Albacina;

4. Che possa approvarsi lo schema di transazione concordato dall'Amministrazione governativa con Stefano Pecchio relativa ad una questione d' esproprio di terreno occorso per la ferrovia Bra-Carmagnola;

5. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possano approvarsi i progetti seguenti:

a) Progetto presentato dalla Società delle strade ferrate dell'Adriatico per la sistemazione provvisoria del servizio merci nella stazione di Colico (linea Sondrio-Colico-Chiavenna) ammettendosi che alla esecuzione dei relativi lavori possa provvedersi nel modo proposto dalla Società predetta;

b) Progetto di ampliamento della stazione di San Benedetto, nella linea da Ascoli a San Benedetto, a condizione che sia tenuto conto della riduzione suggerita dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici, e riparto della spesa relativa;

c) Progetto presentato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo relativo all'ampliamento della stazione di Busto Arsizio, nella ferrovia da Rho a Sesto Calende, con una spesa presunta di L. 68,000.

Il prefato Consiglio ha inoltre dato il proprio parere sulla applicabilità di multa e sulla concessione di maggiori compensi all'Impresa Federico Sanità, in dipendenza dell'appalto da essa assunto della costruzione di forni da pane, delle cisterne delle case cantoniere e del serbatoio d'acqua per il rifornitore della stazione di Manfredonia, nella linea da Manfredonia a Foggia.

><

Nell'intento di promuovere il maggior concorso possibile alla esposizione di Bologna, la Società delle strade ferrate Meridionali ha ritenuto opportuno di stabilire l'effettuazione, ad intervalli ed in determinate circostanze, di corse di piacere con biglietti di andata e ritorno col ribasso del 60 0$|$0 sui prezzi dei biglietti ordinarî pei treni omnibus.

Per ora l'esperimento di tali corse è limitato a località abbastanza prossime a Bologna. Le prime gite saranno effettuate domani (domenica).

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha dato il suo benestare alla proposta delle Amministrazioni ferroviarie per la proroga di un anno alle convenzioni per la concessione di prezzi speciali di trasporto: per il legno da tinta, da Genova a Susa, a favore della Ditta Lepetit et Dolfus; per il cotone sodo, da Venezia ad Udine e Pordenone, a favore della Ditta Barbieri-Fraccaroli e Comp.

><

Con suo recente decreto, il Ministro dei Lavori pubblici ha disposto che agli effetti dell'art. 272 della legge 20 marzo 1865 n. 2248, allegato F, le basi massime della tariffa viaggiatori sulla ferrovia economica di Schio, siano stabilite in L. 0,09 per viaggiatore e chilometro in 1ª classe; ed in L. 0,05 per viaggiatore e per chilometro in 2ª classe.

La riduzione sui biglietti di andata e ritorno per le due classi, sarà del 20 per cento sui detti prezzi massimi ordinarî.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha disposto che col 1° giugno p. v. vengano instituiti biglietti di andata e ritorno fra la stazione di Bonassola e quelle di Spezia, Chiavari e Sestri Levante.

><

I Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori pubblici, hanno firmato un decreto mercè il quale, i termini per la resa a destinazione delle merci, sia a grande che a piccola velocità, spedite in servizio cumulativo fra le reti continentali e quella Sicula, sono aumentati di 24 ore in considerazione del tempo occorrente pel passaggio attraverso lo stretto di Messina. In conseguenza, nell' articolo 58 delle vigenti tariffe e condizioni di trasporto, dopo il 5° capoverso, verrà aggiunta la frase « Pei trasporti che debbono attraversare lo stretto di Messina, si computeranno in più 24 ore » e nell'articolo 70 della tariffa medesima, prima dell'ultimo capoverso, verrà aggiunto l'inciso — « *d*) di 24 ore per la traversata dello stretto di Messina. »

><

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, per sopperire ad una mancanza nella nomenclatura delle vigenti tariffe hanno proposto al R. Ispettorato generale delle strade ferrate di sostituire la voce attuale della nomenclatura medesima « stoppa di canapa o di lino in balle » con la seguente: « stoppa di canape, di lino o di juta in balle. »

><

La Società delle strade ferrate della Sicilia, coll'adesione di quelle delle ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico, ha presentato all' approvazione governativa la proposta per ottenere che le acque potabili spedite a grande velocità, possano considerarsi come derrate alimentari; e che la voce *acque gazzose e minerali*, della tariffa speciale 3 (grande velocità) sia modificata in quella di: « *acque potabili, gazzose e minerali.* »

><

Con Decreto Ministeriale del 23 corrente è autorizzata la soppressione della voce « *catene di ferro* » (*vedi ferro lavorato*) alla nomenclatura delle merci annessa alle vigenti tariffe, ed è autorizzata del pari l'aggiunta, nella nomenclatura stessa, delle tre nuove voci seguenti:

« *Catene di ferro* formate di filo del diametro non superiore a 7 millimetri (escluse le catenelle verniciate o non, brunite o non, da orologi, per movimenti da orologi, forniture d'ombrelli e simili) » con l'indicazione della classe 4ª per tutte le reti, e della tariffa speciale comune n. 116 serie D per le sole reti Mediterranea e Adriatica.

« Catene formate di filo di ferro del diametro superiore a 7 millimetri » vedi « ferro lavorato in grossi pezzi. »

« Catenelle di ferro verniciate o non, brunite o non, da orologi, per movimenti da orologi, forniture d'ombrelli e simili » con l'indicazione della sola classe 2ª per tutte le reti.

><

Sappiamo che con Decreto Ministeriale n. 8964 del 17 andante la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 169,164.70 per impianto del deposito del materiale fisso a Torre Annunziata Centrale.

Con altro Decreto n. 8592 del 18 andante la Società predetta venne pure autorizzata ad incontrare la spesa di L. 101,200 per risanamento e completamento della massicciata fra i km. 28,670 e 40,670 del tronco Cecchina-Velletri.

><

Ci consta che il 22 andante la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per impianto del deposito materiale fisso presso la stazione di Torre Annunziata Centrale. L'importo dei lavori appaltati è di lire 125,000 e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 9 giugno p. v.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate della Sicilia ha dato le disposizioni occorrenti perchè la

stazione di Caldare sia al più presto possibile abilitata alla vendita dei biglietti speciali di andata e ritorno, per Palermo, con validità di giorni 12.

><

La Società predetta ha presentata al R. Ispettorato generale la proposta per il collocamento di un cordone telegrafico nelle gallerie di Marianopoli, del Magazzinazzo, del Piraino e di Xirbi, nella linea Roccapalomba-Santa Caterina.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviarii:

1. Progetto di spostamento di case cantoniere lungo la ferrovia Portogruaro-Casarsa;

2. Progetto di ampliamento della stazione di Cavatigozzi lungo la linea Pavia-Brescia;

3. Progetto dei lavori di riparazione e consolidamento del tronco Celano-Collarmele della ferrovia Roma-Solmona;

4. Progetto di maggiori lavori per riparazioni e consolidamento del tronco Cocullo della ferrovia Roma-Solmona;

5. Piano generale della stazione di Saronno lungo la ferrovia Novara-Saronno-Seregno;

6. Progetto di lavori urgenti per l'ampliamento della stazione di Casarsa lungo la linea Mestre-Cormons;

7. Dichiarazione di pubblica utilità pel prolungamento di binario, impianto di piattaforma e di un terzo binario nella stazione di Assoro, lungo la linea Bicocca-Caltanissetta;

8. Convenzione Brambilla per costruzione di un muro di chiusura a distanza ridotta della linea Milano-Chiasso.

9. Progetto d'ampliamento della stazione di Cerea lungo la ferrovia Mantova-Legnago;

10. Progetto di due viadotti ai chilom. 43 + 492 e 43 + 943 lungo la linea Isili-Sorgono;

11. Progetto del viadotto a doppio uso sul fiume Petran lungo il tronco Palmi-Gioia-Tauro della ferrovia Reggio-Castrocucco;

12. Progetto pei lavori di armamento del tronco Ceva-Nucetto nella ferrovia Ceva-Ormea;

13. Progetto per l'impianto del servizio merci nella stazione di Bastia, lungo la ferrovia Foligno-Terontola;

14. Progetto d'ampliamento della stazione di Saronno lungo la ferrovia Nord Milano;

15. Progetto di una tramvia a vapore da Tortona a Valle Curone.

><

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta Azzario Eugenio di Pinerolo l'appalto pei lavori di riordino dei marciapiedi in stazione di Carmagnola col ribasso del 17.31 per 0[0;

Alla Ditta Romanini ing. Giuseppe di Milano l'appalto per la costruzione della terza tratta della nuova linea di circonvallazione di Milano, col ribasso del 21.25 per 100;

Alla Ditta Giandana Giuseppe di Lurago la costruzione della 4.a e 5.a tratta della circonvallazione di Milano, col ribasso del 24 per 0[0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Rosazza Gustavo di Torino la costruzione della 6.a tratta della linea medesima, col ribasso del 23.75.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato generale delle Strade ferrate:

L. 20,707 per rifacimento di binario in ferro mod. 2 fra Trofarello e Villastellone (Km. 0.488 e 3.122 della linea Torino-Cuneo);

L. 5,450 per impianto di una piattaforma di m. 4.50 in stazione di Sestri Ponente;

L. 1,630 per impianto d'un ufficio telegrafico ed applicazione di soneria elettrica di controllo a due dischi girevoli in stazione di Pieve di Sori;

L. 2,180 per rinforzo ai ponti sui torrenti Tervia, Convento S. Martino e Valcecrosia lungo la linea Genova-Ventimiglia;

L. 50,250 per rifacimento in acciaio di binari in ferro su alcune tratte della linea Taranto-Reggio;

L. 36,000 per sistemazione della frana di Monte Amiata sulla linea Asciano-Montepescali;

L. 1780 per consolidamento della trincea del Renaccio sulla linea Empoli-Chiusi;

L. 2,760 per riordino della parte scoperta dei piani caricatori in stazione di Spezia;

L. 18,210 per lavori di scogliera sulla linea Napoli-Metaponto;

L. 900 per sostituzione della siepe di chiusura lungo la linea Mortara-Cava Manara.

><

Nelle adunanze del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione delle S. F. del Mediterraneo tenutesi ieri, 25, vennero fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Ernesto Breda e C. di Milano per fornitura di 11 locomotive ad otto ruote accoppiate e di 11 tenders relativi;

2. Colla «Société Anonyme de construction» à Haine S. Pierre per fornitura di 20 carri a 2 assi per trasporto di petrolio con freno e loggetta, e della portata di 12 tonnellate;

3. Colla Ditta Fratelli Badoni di Lecco per costruzione della tettoia metallica pel servizio passeggeri nella stazione di Livorno S. Marco;

4. Colla Ditta Ramella Antonio di Susa per risanamento della massicciata fra le stazioni di Chiomonte e Salbertrand;

5. Colla Società Anonima Ausiliare di strade ferrate e tramvays di Torino per costruzione di una nuova impalcatura metallica a tre binari sul torrente Ghiaro in stazione di Levanto;

6. Colla Ditta Raggio e Ratto di Genova per fornitura di Kg. 200,000 di lamiere di ferro.

7. Colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche e C°. di Venezia per fornitura di tre piattaforme girevoli del diametro di metri 4,50;

8. Colla Ditta suddetta per fornitura di altra piattaforma girevole del diametro di metri 8,50;

9. Colla Ditta Troili Giuseppe di Soriano nel Cunino per fornitura di N. 4,500 passoni di giunzione e di N. 17,000 filagne per steccouato di chiusura delle linee;

10. Colla Ditta Vincenzo Gariglio di Torino per acquisto terreno occorrente per la costruzione della stazione di smistamento di Torino;

11. Colla Società per Imprese e Costruzioni Pubbliche e C. di Padova per fornitura di 50 scambi speciali ed ordinari e relativi crociamenti;

12. Col «Syndacat d'exportation des charbons français» a Marsiglia per fornitura di 40,000 tonnellate di carbone grosso e minuto;

13. Colla Società «Phoenix» di Laar per fornitura di 200 assi diretti in acciaio Martin-Siemens per locomotive e tenders.

Associazione Tramviaria in Italia

TORINO - *Via Lagrange*, 7 - TORINO

SECONDA PUBBLICAZIONE

In relazione alla precedente Comunicazione del giorno 10 Marzo 1888, si prevengono le Società formanti parte della Associazione Tramviaria che vennero fissati i giorni 5 e 6 del prossimo mese di giugno per la riunione dell'Assemblea Generale in *Padova* nei locali della *Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche* in via Eremitani.

La prima riunione avrà luogo il giorno 5 alle ore 9 1|2 ant. col seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. Comunicazioni della Presidenza;
2. Uniformità delle disposizioni Prefettizie di polizia stradale in rapporto all'esercizio delle Tramvie;
3. Uniformità dei Regolamenti interni delle diverse Società per l'esercizio del e Tramvie;
4. Utilità di avere un regolamento uniforme per l'assunzione del personale;
5. Utilità di stabilire un uniforme nomenclatura per lo studio delle spese d'esercizio;
6. Composizione e velocità dei treni;
7. Partecipazione del personale agli utili ed alle economie dell'esercizio e sua forma migliore;
8. Norme da seguirsi in caso d'accidenti per salvaguardare la responsabilità delle Amministrazioni;
9. Rapporto sulle gestioni sociali a tutto il 31 dicembre 1887;
10. Nomina di tre membri a far parte del Comitato in sostituzione dei signori Bianchi, Radice e Romberg sorteggiati in base dell'art. 7 dello tatuto.

Il Segretario — *Il Presidente*
Ing O. BIGNAMI — Ing. G. BIANCHI.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Preventivo di L. 20.000 occorrenti per l'impianto di un binario morto nella stazione di Pieve di Sori (linea Genova-Pisa), per deposito di carri;

2. Progetto per l'ingrandimento del rifornitore della stazione di S. Giuseppe nella linea Savona-Bra, e per l'aggiunta nel rifornitore stesso di una seconda vasca di mc. 50; spesa occorrente L. 17.000;

3. Contratti con le ditte Ansaldi Michele di Torino, Henschel und Sohn di Cassel, Maschinen-fabrik di Chemnitz e Güller Melchiorre di Intra per la provvista di macchine-utensili destinate al riparto calderai nelle officine di Pietrarsa;

4. Schemi di contratto e di tariffa relativi ai lavori affidati alla ditta Cerruti Secondo di Susa per l'esecuzione di lavori di consolidamento dei longaroni al ponte di Combascura, e per la costruzione di un muro di sostegno fra le gallerie di Rumiano e di Combascura nella linea da Bussoleno al confine francese;

5. Preventivo di L. 218.300 occorrenti per l'impianto definitivo della illuminazione elettrica a Novi San Bovo, e per l'impianto nella stazione medesima di un binario con bocchetta d'acqua per la lavatura dei carri;

6. Preventivo di L. 8570 occorrenti per l'esecuzione di lavori d'ampliamento e di sistemazione del magazzino del materiale in stazione di Roma-Termini;

7. Preventivo di L. 4150 occorrenti per il consolidamento dell'argine stradale al chilom. 320.520, della linea Collesalvetti-Livorno;

8. Preventivo di L. 23.200 occorrenti per lavori da eseguirsi in stazione di Seregno in dipendenza dell'innesto nella stazione medesima della nuova linea Ponte S. Pietro-Seregno;

9. Contratto colla ditta ing. Ernesto Breda e C. di Milano, per la fornitura di 10 carri speciali scoperti a due assi ed a due piani per trasporto di acidi;

10. Contratto colla ditta G. Ansaldo e C. di Sampierdarena per la fornitura di n. 8 locomotive a quattro ruote accoppiate a carrello girevole, coi rispettivi tenders e munite di freno continuo automatico Westinghouse.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Proposta per l'impianto di colonne idrauliche nelle stazioni di Feltre ed Alano-Fener-Valdobbiadene, della linea Belluno-Feltre-Treviso, con preventivo di spesa di L. 14,200;

2. Proposta di lavori di consolidamento della trincea al chilom. 177.542 della linea Castellammare Adriatico-Terni, con un preventivo di spesa di L. 20.000;

3. Proposta per l'esecuzione dei lavori occorrenti al rialzamento del vôlto di 5 manufatti situati fra i chilom. 28 e 31, della linea da Bologna a Pistoia con un preventivo di lire 18.830;

4. Proposta di lavori di consolidamento del muro di sostegno nella trincea dell'Olmo sulla linea Roma-Firenze, preventivato dell'importo di L. 8794;

5. Proposta per l'impianto nelle officine di Firenze di una macchina per lisciare i cilindri, per la quale è presunta al spesa di L. 10,266.25;

6. Proposta per l'impianto nelle officine di Foggia di una limatrice per metalli, con un preventivo di spesa di lire 3601.25;

7. Proposta di sistemazione della scarpa a monte della trincea al chilom. 155.717, della linea Orte-Foligno-Falconara, spesa occorrente L. 5600;

8. Proposta di lavori di sistemazione ad alcune trincee della linea Teramo a Giulianova, con un preventivo di spesa di L. 9410;

9. Proposta per la costruzione di un nuovo edifizio di presa d'acqua dal fiume Pescara per il rifornitore della stazione da Castellammare Adriatico con un preventivo di spesa di L. 4560.

10. Sistemazione di alcune trincee lungo la linea Teramo-Giulianova. L. 9410;

11. Rifacimento in acciaio di m. l. 5391 di binario in ferro nel tronco Passignano-Terontola e di N. 8 deviatoi e m. l. 3056 di binari secondari nelle stazioni di Perugia e Spello. L. 67.050.

12. Consolidamento di alcuni tratti del rilevato ferroviario fra i km. 21 + 774 e 24 + 923 della linea Mantova-Modena. L. 20.000.

13. Concentramento nello scalo di via Luigi Alamanni del servizio merci a gran velocità di tutte le linee affluenti a Firenze. L. 47.552.

14. Costruzione di una tettoia per il rialzo dei veicoli nella stazione di Foligno. L. 17,703.35.

15. Costruzione di opere a difesa della ferrovia contro le alluvioni del torrente Brappella al km. 159 + 0,35 della linea Castellammare Adriatico-Terni. L. 40.700.

16. Risanamento e ricarico della massicciata sulla linea Foligno-Terontola. L. 76.600.

Direttissima Roma-Napoli. — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 19 del *Monitore*, circa i lavori della Commissione della Camera per i provvedimenti ferroviarî e specialmente circa le deliberazioni della medesima in rapporto alla Direttissima Roma-Napoli, possiamo così riassumere lo stato dei lavori della Commissione:

Non furono prese deliberazioni definitive; ma si sono in massima concretate le idee della Giunta riguardo agli effetti finanziari del progetto per i provvedimenti ferroviarî e alla determinazione dei tracciati. L'on. Saracco, ministro dei Lavori pubblici, ha comunicato le risposte sue alle osservazioni fatte sulle convenzioni, accettandone alcune e rifiutandone altre.

L'on. ministro comunicò anche le definitive ed ultime decisioni del Ministero sulla questione della direttissima Roma-Napoli, che consistono nel costruire un tronco Terracina-Formia di allacciamento agli altri due Sparanise-Gaeta e Velletri-Terracina, rimandando ad un quadriennio, dopo la costruzione della ferrovia Eboli-Reggio, la costruzione dei due tratti verso Roma e verso Napoli. Ha dichiarato anche che il Governo teneva ferma la rettifica Roma-Segni ed il doppio binario sulla intera linea.

Tali proposte furono accettate dalla Commissione. Questa nominò, con voti 13 su 15 votanti, l'on Genala a Relatore.

Ferrovia Bracciano-Palo. — Il sindaco di Bracciano ha presentato al Ministero dei Lavori pubblici il progetto di massima e la domanda di costruzione e di esercizio della ferrovia da Bracciano a Palo, stazione della linea Roma-Civitavecchia.

La nuova ferrovia, a scartamento normale e tipo economico, misurerebbe circa 20 chilometri con una pendenza massima del 28 per mille. Essa avrebbe due stazioni, cioè quella di Bracciano e di Ceri, e parecchie opere d'arte di poca importanza. L'armamento è proposto in rotaie del peso di 28 chilogrammi al metro lineare.

La spesa complessiva della costruzione è calcolata in 2 milioni; il sussidio chiesto al Governo è di L. 3,000 al chilom., per la durata di anni 70.

Ferrovia Genova-Piacenza. — A complemento della notizia pubblicata nel *Monitore* del 12 corrente, annunciamo che la Giunta Municipale di Genova ha deliberato di proporre al Consiglio Comunale di fare una viva istanza al Governo perchè, in vista della immensa utilità strategica ed economica della ferrovia Genova-Piacenza, voglia includerla nei 400 chilometri dei quali venne autorizzata la costruzione.

Il Comitato lavora alacremente intorno a questa pratica che non solo è di tanto interesse per le provincie di Genova e Piacenza, ma si connette strettamente alla difesa militare di tutta la valle del Po.

Tramways e ferrovie economiche di Roma, Milano e Bologna. — L'Assemblea generale ebbe luogo il 14 corrente. Dalla relazione consta il seguente stato comparativo tra le entrate e le spese nel 1887 e 1886:

		1887	1886
Entrate . . .	L.	1,040,807	985,496
Spese	»	798,320	735,810
Proventi netti . .	L.	242,487	249,686

Il saldo a beneficio del 1887, detratte tutte le passività, è di L. 51,140 contro L. 50,950 al 31 dicembre 1886. Il beneficio del 1887, dice la relazione, sarebbe stato di circa 100,000 lire se non fosse delle spese di liti, che si ebbero a sopportare contro la provincia di Roma e il municipio di Tivoli, e della crisi immobiliare di Roma.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di aprile 1888, confrontato con quello dello stesso mese 1887, fu il seguente:

		Aprile 1888	Aprile 1887
Passeggieri trasportati;	Num.	93,000	85,303 —
» introito;	L.	493,000	348,944.85
Bagagli e cadaveri;	Tonn.	360	369 —
» introito;	L.	38,000	39,190.36
Bestiame trasportato;	Capi	1,685	1,436 —
» introito;	L.	7,000	6,050.91
Merce trasportata;	Tonn.	54,200	53,811 —
» introito;	L.	582,000	574,167.39
Introito complessivo;	L.	1,120,000	967,903.48
» chilometrico;	L.	4,210.53	3,638.74
Spesa complessiva;	L.	435,000	380,275.56
» chilometrica;	L.	1,635.34	1,429.61
Introito netto;	L.	685,000	587,627.99

Nelle spese di esercizio non sono compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio e sono dedotti gli interessi per censi.

Ferrovia Annemasse-Ginevra. — La ferrovia da Annemasse (Alta Savoia) a Ginevra sarà inaugurata il 27 corrente maggio. Il Consiglio Federale Svizzero sarà rappresentato alla cerimonia dal signor Droz, antico presidente del Consiglio medesimo ed ora Capo del Dipartimento degli affari Esteri, e dal signor Ruchonnet, antico presidente anch'egli del Consiglio Federale. Per la rappresentanza della Francia, il Consiglio dei Ministri nella sua seduta del 22 corrente deliberò di rimettere ogni decisione al ministro dei Lavori pubblici, signor Deluns-Montaud, assente da quella seduta.

Ferrovie Svizzere. — Pare ormai accertato che la ferrovia del Brunig sarà aperta all'esercizio il giorno 10 del prossimo giugno.

Ferrovie Serbo-Turche. — L'annunciato *raccordamento* ebbe luogo domenica 20 corr. (Vedi N. precedente).

Il treno inaugurale mise 12 ore a percorrere i 460 chilometri che separano Nisch da Salonicco. A Ristovatz, punto di confine serbo, ebbe luogo la cerimonia della congiunzione.

Colà, il treno partito da Nisch si arrestò e ne scesero i viaggiatori. Alla distanza di 50 metri si trovava il treno venuto da Uskub con le autorità ottomane. I viaggiatori del treno serbo mossero incontro, a piedi, ai rappresentanti della Turchia.

Quindi cominciò la cerimonia di congiungimento. A tale effetto fu presentato ad Haireddin-bey una canestra contenente degli istrumenti per congiungere le ultime rotaie. Il commissario ottomano fissò gli ultimi bolloni d'acciaio sulle rotaie coadiuvato dagli altri membri della Commissione. In seguito

ebbe luogo la cerimonia religiosa; durante la quale furono immolate tre pecore.

Infine il treno serbo fu congiunto a quello turco in mezzo agli urrà degli intervenuti, e messosi in movimento s'inoltrò tosto nella bella vallata di Vandar circondata da monti le cui cime sono ricoperte di neve. A Uskub la folla che si era accalcata sul percorso, acclamò il treno inaugurale.

Il treno giunse a Salonicco verso le sette pomeridiane acclamato dagli urrà della folla; la città era illuminata.

Alla sera v'ebbe il banchetto che fu splendido. Era composto di 170 coperti, presieduto dall'ammiraglio Ratib pascià, avente ai lati il ministro presidente di Serbia, Ristic, marescialli, governatori, ambasciatori, generali e deputati. C'erano pure dodici giornalisti europei.

Si fecero naturalmente brindisi al Sultano ed al Re di Serbia. Il governatore ottomano disse che lo scopo del Sultano, di facilitare le comunicazioni nel suo Impero, è ora parzialmente raggiunto, e si felicitò nel vedere i suoi desideri adempiuti. Furono fatti evviva al Sultano.

L'entusiasmo della popolazione fu immenso. La Commissione partì il giorno successivo, con treno speciale, per Parigi.

Ferrovia sotterranea di Nuova-York — I giornali di Berlino informano che, seguendo l'esempio di Londra, anche Nuova York progetta di costruire una ferrovia sotterranea, la quale attraversi la città per tutta la sua lunghezza con due diramazioni: Nuova York-Brooklyn; e Nuova York-Jersey-City, rispettivamente sotto il letto dell' *Hudson* e dell'*East River*.

Le due diramazioni saranno a doppio binario, la linea principale ne avrà quattro, dei quali due per la linea principale e due per la congiunzione alle due diramazioni.

I *tunnels* verranno costruiti ad una profondità variabile dai 100 ai 150 piedi ed il servizio dei viaggiatori e delle merci sarà fatto mediante trenta ascensori.

La lunghezza totale della linea, le diramazioni comprese, sarà di 24 chilom.; le spese di costruzione sono presunte in 156.250.000 lire italiane.

Come forza motrice sarà impiegata la elettricità.

Ferrovie Algerine. — Il ministero dei Lavori Pubblici di Francia ha autorizzata la Società delle Ferrovie dell'Est Algerino ad aprire all'esercizio l'ultima sezione della linea da Ménerville a Tizi-Ouzou ed ha fissata al 27 corrente la data della inaugurazione.

Questa sezione, ad un sol binario, è lunga 25 chilometri e conta, oltre le due stazioni estreme, quelle di Camp-du-Marechal e di Dra-ben-Keddah.

Notizie Diverse

Manomissioni di lettere raccomandate in Italia. — Dalla relazione della Sotto Commissione del bilancio del Ministero dei Lavori pubblici riportiamo il seguente specchietto:

RECLAMI RICEVUTI		MANOMISSIONI CONSTATATE	
Anno 1883 . . . N.	35	Anno 1883 . . . N.	33
» 1884 . . . »	31	» 1884 . . . »	30
» 1885 . . . »	58	» 1885 . . . »	53
» 1886 . . . »	43	» 1886 . . . »	37
» 1887 . . . »	51	» 1887 . . . »	49
Somma . . »	218	Somma . . »	202

La medesima relazione conchiude: « Noi siamo lieti di constatare, dal complesso di queste risposte (del Ministro), che il servizio procede lodevolmente ed è anzi in progressivo miglioramento, non potendosi d'altra parte pretendere, in una azienda cotanto vasta, la eliminazione assoluta di qualche inconveniente. »

Ponte sulla Manica. — Il *Temps* fornisce i seguenti particolari sul progetto di un ponte attraverso la Manica, compilato dagli ingegneri del Creusot in concorso al signor Hersent, antico presidente della Società degli ingegneri civili.

I progressi fatti dalla metallurgia rendono possibile questa immensa costruzione di un ponte lungo trenta chilometri, con un piano che si svolge a cinquanta metri sopra l'alto mare e sostenuto, ogni cinquecento metri da delle pile. Del resto il ponte sul Forth, che si sta ora costruendo in Scozia e sotto il quale passano le più grosse navi, è già un primo passo verso una costruzione più importante. L'altezza data al ponte sulla Manica permetterebbe ai grandi piroscafi e alle navi a vela di passare liberamente. Esso porterebbe quattro binari ferroviari, più una strada carrozzabile e marciapiedi per i pedoni.

Dei ricoveri, dei posti di soccorso, delle sonerie d'allarme saranno poste sopra ogni pila con un faro potente.

Gli autori di questo progetto colossale calcolano che le fondamenta possano esser costruite mediante dei cassoni ad aria compressa, non essendo la profondità dello stretto fra Calais e Dover che in media da 25 a 30 metri e non raggiungendo che raramente 50 metri.

Il ponte costerà ottocento milioni di lire italiane. Il suo peso metallico raggiungerà due milioni di tonnellate e potrà essere costruito in sei anni.

Il progetto sarà in breve sottoposto all'esame di un Comitato tecnico internazionale.

Terminato questo esame, la Società del ponte sulla Manica farà la sua domanda di concessione ai governi, francesi e inglese, dai quali non domanderà alcuna sovvenzione.

In tali condizioni, la concessione potrà essere facilmente accordata, i lavori immediatamente cominciati, e, fra pochi anni, il commercio dei due paesi potrà approfittare della semplificazione portata nelle loro relazioni dalla esecuzione di un'opera, che può essere considerata come una delle più importanti del secolo.

Canale di Panama. — Secondo la *Revue, Gazette Maritime et Commerciale*, il cubo di aprile avrebbe raggiunto 1,330,000 metri, superiore di 30,000 metri circa, in conseguenza al cubo di marzo, e oltrepassante, inoltre, di circa 150,000 metri la media del cubo mensile, necessario acciocchè il canale di Panama sia aperto alla navigazione alla data fissata dal sig. Ferdinando de Lesseps.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	19 Maggio	Maggio 26
Azioni Ferrovie Meridionali . . . . . L.	804	803,50
» » Mediterranee . . . . . . »	625,50	630,50
» » Sicule . . . . »	565	—
» » Sarde (preferenza) . . . »	280	—
» » Palermo-Marsala-Trapani . »	390	390
» » Gottardo . . . . »	—	—
Buoni Ferrovie Meridionali . . . . »	549	550
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . »	302	303
» » Monte Cenere . . . . »	—	—
» » Novara Seregno . . . »	250	250
» » Palermo-Marsala-Trapani »	315	315
» » » 2ª emiss. »	312	312
» » Centrale Toscana . . »	531	530
» » Meridionali . . . . »	316,50	315,50
» » Sarde, serie *A* . . . . »	313	313
» » » serie *B* . . . . »	316,50	316,50
» » » 1879 . . . . »	312	312
» » Pontebba . . . . . »	472	479
» » Nord-Milano . . . »	264	269
» » Meridionali Austriache »	294,50	298

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Spezia) (4 giugno, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto per la costruzione di una tettoia per copertura di una vasca per gli esperimenti sui modelli delle Navi nel R. Arsenale militare marittimo di Spezia. Importo L. 58.000. Lavori compiuti in giorni 120. Cauzione L. 5800. Fatali 19 giugno, ore 12 meridiane.

Città di Genova (5 giugno, ore 2 pom., definitivo). — Appalto dell'apertura della grande strada parallela a via Libertà nel tratto compreso tra via Beverato e piazza del Popolo, e di altre due di comunicazione fra le vie Rivale e Libertà. Importo ridotto L. 155,256.75. (V. n. 16 e 19 del *Monitore*).

Comune di Canelli (5 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori d'esecuzione del 2.o tronco di strada lungo la Rocchea, a partire dalla così detta Cappelletta sino a Pian Canelli, per raggiungere i confini di Loazzolo (metri 2720.80). Importo L. 37,954.77, non comprese lire 5045.23 per le espropriazioni. Lavori compiuti in un anno. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo.

Comune di Loazzolo (5 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di esecuzione del tronco di strada a partire dai confini di Loazzolo (metri 4985.40). Importo lire 53,832.83, ivi non comprese L. 6117.17 per le espropriazioni. Lavori ultimati in un anno. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo.

Deputazione Provinciale di Torino (5 giugno, ore 10 ant., fatali). — Appalto della costruzione di un ponte in muratura sull'Orco fra S. Benigno e Foglizzo e delle strade d'accesso, ivi compresa la strada dal Ponte a Montanaro. Importo ridotto L. 405.875. (V. n. 19 del *Monitore*).

Città di Taranto (6 giugno, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del pubblico macello. Importo L. 67,612.55. Lavori ultimati in 12 mesi. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 7000. Fatali a giorni 15.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (6 giugno, ore 12 merid. 1.a asta). — Appalto sessennale di manutenzione della strada provinciale S. Vito-Lattiano-Torre S. Susanna. Importo annuo L. 10.000. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 10000. Fatali a giorni 10.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Sondrio (6 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla chiusura delle rotte e riparazione di altri danni esistenti negli argini a destra e sinistra del fiume Mera, fra il Pizzo ed il ponte di Samolaco. Importo L. 196.840. Lavori compiuti in giorni 120. Cauzione provvisoria L. 8000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali giorni 15.

R. Prefettura di Avellino (7 giugno, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione della strada obbligatoria del comune di Serino, tronco da Canale per Ferrari alla stazione ferroviaria. Importo L. 40.500. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva L. 4000. Fatali a giorni 15.

Deputazione Provinciale di Napoli (7 giugno, ore 12 mer., 1.a asta). — Appalto della manutenzione quinquennale della strada provinciale Ischia-Forio ed a quello per la costruzione della massicciata di brecciame trachitico nel capostrada della via stessa, con cunette ed altre opere accessorie (mt. 9952.60). Importo lavori L. 43.220. Importo annuo manutenzione lire 7000. Lavori compiuti in mesi 12. Cauzione provvisoria lire 3319. Cauzione definitiva L. 9156.

R. Prefettura di Padova (8 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di sessennale manutenzione delle berme che presidiano le sponde e regolano gli alvei di tutti i corsi di acqua scorrenti nel primo circondario idraulico di Padova. Importo annuo L. 74.101. Cauzione provvisoria L. 18.500. Cauzione definitiva L. 37,050.50. Deposito per spese L. 7000.

Comune di Cuglieri (11 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori e provviste necessarie per la costruzione di una condotta d'acqua. Importo L. 128.000. Cauzione provvisoria L. 6000 Cauzione definitiva L. 15.000. Lavori ultimati in mesi 12. Fatali 30 giugno, ore 10 ant.

R. Prefettura di Rovigo (23 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). - Appalto dei lavori di sistemazione di banca, costruzione di sottobanca e parziale difesa frontale dell'argine sinistro di Po nei Froldi Golena Chiavica di Calto, Ritiro Romanin, Golena Chiavica rossa nel tratto compreso tra la Chiavica di Calto e la Chiavica rossa da metri 20 a valle della Chiavica di Calto fino a metri 25 a monte della Chiavica rossa nei comuni di Calto e Salara per la lunghezza di metri 1650. Importo L. 86.580. Cauzione provvisoria L. 4600. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 3000.

Forniture diverse.

Ministero di Agricoltura Indust. e Comm. (2 giugno, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto per forniture di carte di lavorazione a macchina, d'impasto sopraffino, vergate o soltanto levigate per uso di scrittura, ovvero di litografia secondo occorreranno all'Economato Generale per le Amministrazioni centrali. Importo L. 35.000.

Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Gabelle (7 giugno, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto della fornitura di kg. 46.700 di bullette (Punte di Parigi) da somministrarsi alle Manifattuae dei tabacchi, in due lotti. Cau- 1.o lotto L. 1000. Cauzione 2.o lotto L. 1200. Le offerte dovranno essere distinte per ciascun lotto.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (*Spezia*) (8 giugno, ore 12 merid., definitivo). — Fornitura di n. 65 eliche e 114 pale d'elica in acciaio fucinato per torpediniere tipi: Thoruycroft, Yarow e Schicau. Importo ridotto lire 109 207.74. (Vedi num. 16 e 19 del *Monitore*).

Direzione d'Artiglieria della Fonderia di Napoli (11 giugno, ore 1 pom., unico e definitivo). — Fornitura di kg. 33.000 di rame in verghe (sagomato per proietti di medio calibro) a prezzo parziale di L. 2.70. Importo L. 89.100. Cauzione lire 9000. Consegna in tre rate di kg. 11.000 ciascuna; la prima in giorni 60, le altre due in giorni 30 ciascuna dalla rata precedente.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e fornitura in opera del *Ponte Caldone* (linea Lecco-Oggiono) per conto dell'impresa Crespi Arcellazzi.

Direzione del Genio Militare di Verona. — L'appalto per la costruzione e lavori nella località di Monticelli, ad Est di Verona, Comune di Lavagno, è stato aggiudicato al signor Carlo Bastogi, Verona, per L. 116,791.50. (V. n. 16 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila. — L'appalto per la manutenzione novennale, dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897 del 1.o tronco della strada nazionale Marsicana n. 50, compreso fra l'abitato di Sora e quello di Avezzano (m. 54,192.50) escluse le traverse di Civitella Roveto e di Avezzano (metri 646.30), fu aggiudicato al signor Marino Francesco, per L. 16.880. (Vedi n. 14 e 18 del *Monitore*).

Comune di Serravezza. — L'appalto per la sistemazione e ricostruzione della strada comunale obbligatoria Serravezza-Rio-Magno-Trambissera, fu aggiudicato al signor Bonini Pietro, Resceto, per L. 118,562.29. (V. n. 17 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Alessandria. — L'appalto per la costruzione d'una tettoia-magazzino nella Caserma Decristoforis in Casale Monferrato, è stato aggiudicato al signor Ponzano Giuseppe, Casale, per L. 8498,60. (Vedi n. 17 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione, dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897, del 2.o tronco della strada nazionale n. 69, Palermo-Girgenti per Corleone e Bivona, ecc., è stato aggiudicato al signor Ferruzzo Salvatore, per L. 22,277.90. (V. n. 11, 15 e 18 del *Monit.*).

Direzione del Genio Militare di Alessandria. — L'appalto per la costruzione di una cavallerizza di 2.o ordine, di un corpo di fabbrica per scuderia, tettoia pel materiale in distribuzione, tettoia pel materiale di mobilitazione, cucina per uomini di truppa e sistemazione del cortile per uso di un Reggimento d'artiglieria divisionale in Acqui, fu aggiudicato al signor ing. Pozzoli Dionigi, Voghera, per L. 332.262. (Vedi n. 7 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia). — L'appalto della fornitura di un Pontone a scafo di acciaio Martin Siemens (ferro omogeneo) con verricello a vapore, gru girevole a vapore per salpare ed alzare grandi pesi, fu aggiudicato ai signori Fratelli Roncallo, Sampierdarena, col ribasso del 22.66 0|0 su L. 103.500. (Vedi n. 17 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

13ª Decade — Dall'1° al 10 maggio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	1.136.220 57	58.729 16	265.776 31	1.292.267 73	37 399 85	2.790.393 62	3.931 00	700 40
1887	1.267.060 55	58.605 19	265.519 41	1.264.661 92	37.716 12	2.893 596 19	3.930 00	727 03
Differenze nel 1888	— 130.839 98	+ 123 97	+ 256 90	+ 27.602 81	— 316 27	— 103 202 57	1 00	— 26 63
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	11.705.972 86	581.2 8 99	3.782 272 61	15.804.817 63	433,211 86	32.310.593 95	3.980 97	8.116 23
1887	11.418.066 80	560.995 29	3 452.941 28	15.671.666 57	499.143 31	31.602.813 28	3.980 00	7.940 41
Differenze nel 1888	+ 287.906 06	+ 23.263 70	+ 329 331 33	+ 133.151 06	— 65.901 48	+ 70.780 67	0 97	+ 175 85
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	38.143 15	855 80	5.339 35	29.841 10	891 75	75,074 15	812 50	92 40
1887	45.961 29	900 35	3.233 64	27.610 14	1.019 57	78 724 99	722 00	109 04
Differenze nel 1888	— 7.818 14	— 44 55	+ 2.105 71	+ 2.230 96	— 121 82	— 3.650 84	— 90 50	— 16 64
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	498.096 70	12.891 47	70.113 71	443 897 54	14 908 50	1.039 907 92	805 88	1.290 40
1887	449.132 34	10.178 83	48.544 57	368.111 68	14 671 71	890.639 13	705 38	1.252 64
Differenze nel 1888	+ 48.964 36	+ 2.712 64	+ 21.569 14	+ 75.785 86	+ 236 79	+ 149.268 79	+ 100 50	+ 27 76

Il 9 Aprile aperto il tronco Napoli Centrale a Napoli Porto Massa di Chilometri 4.

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1888	1887	*Differenze* nel 1888	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	4.032 10	3.115 05	+ 917 05	29.270 25	26 513 05	+ 2 727 20
Merci	632 55	562 80	+ 69 75	7.836 65	7.221 65	+ 615 00
Introiti diversi	130 80	124 45	+ 6 35	1.397 35	1.313 15	+ 54 20
Totali	4.795 45	3.802 30	+ 993 15	38.504 25	35.107 85	+ 3 393 40

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

31ª Decade — Dall'1° al 10 maggio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	112.113 53	2.362 09	7.542 05	75.842 71	1.838 02	199.698 40	606 00	329 54
1887	119 974 42	2.494 30	7.488 08	99.358 73	2.200 67	231.516 20	606 00	382 04
Differenza nel 1888	— 7.860 89	— 132 21	+ 53 97	— 23.516 02	— 362 65	— 31.817 80	»	— 52 50
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 MAGGIO				
1887-88	2.853.115 58	59.991 56	324.510 96	3.232.043 26	61.920 30	6.531 581 66	606 00	10.778 19
1886-87	3.338.462 63	72.316 73	322.976 06	3.418 192 55	69.651 75	7.221.599 72	606 00	11.916 83
Differenza nel 1888	— 485.347 05	— 12.325 17	+ 1.534 90	— 186,119 29	— 7.731 45	— 690 018 06	»	— 1.138 64
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	5 237 45	67 62	231 98	1.796 26	35 15	7 368 46	64 00	115 13
1887	7.086 00	71 70	236 05	890 65	39 30	8.323 70	62 00	134 25
Differenza nel 1888	— 1.848 55	— 4 08	— 4 07	+ 905 61	— 4 15	— 955 24	+ 2 00	— 19 12
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 MAGGIO				
1887-88	133 867 91	1.802 89	11.329 92	41.081 30	1.272 72	189.261 74	64 00	2.957 26
1886-87	105.873 79	1.148 37	3.152 48	11.856 18	1.331 10	123.361 92	62 00	1.989 71
Differenza nel 1888	+ 27.994 12	+ 654 52	+ 8.087 44	+ 29.225 12	— 58 38	+ 65.902 82	+ 2 00	— 967 55

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 11 *al* 20 *Maggio* 1888.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio — Rete principale	4050		4027			
» secondaria	531	4581	505	4532	49	—
Media in esercizio	4569		4418		151	—
Viaggiatori	1,428,402.73		1,398,068.19		30,334.54	—
Bagagli e Cani	68,877.18		58,944 18		9,933.00	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	301,124.32		297,743.81		3,380.51	—
Merci a P. V.	1,532,957 21		1,514,716.80		18,240.41	—
(2) TOTALE	3,331,361.44		3,269,472.98		61,888 45	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 20 *Maggio* 1888.

Viaggiatori	41,658,629 08	39,153,050 66	2,505,578.42	—
Bagagli e Cani	2,093,715 23	1,902 666.22	191,049.01	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	10,401,343.68	9,517,397 09	883,946.59	—
Merci a P. V.	50,987,925.65	48,432,069.11	2,555,856 54	—
(2) TOTALE	105141613.64	99,005,183.08	6,136,430.56	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	731.36	725.58	5.78	—
riassuntivo	23,143.65	22,542.16	601.49	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).
2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.
3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 11 *al* 20 *Maggio* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori	4,179.20	13,407.50	1,174.10	6,503 80	1,263.65	2,984.50	2,729.85	3,853.25	6,334.95	1,495.35	1,807.30	6,277.70
Bagagli	58.70	300.05	24.65	211.40	7.05	37.90	4.90	10.80	16.10	16.75	22 00	123.95
Merci G. V. ed Accel.	526.20	2,492.45	119.25	637.40	325.10	332.95	189.40	126.70	217.75	71 35	»	186 15
Id. P. V.	3,192.35	3,935.35	1,129.30	7,306 80	1,628 35	1,477.85	27.00	82.80	1,154.00	335.10	»	675.95
Totali	7,956.45	20,135.35	2,447.30	14,658.90	3,224.15	4,833.20	2,951.15	4,073.55	7,722.80	1,918.55	1,829.30	7,263.75

ANNUNZI

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

G. Pertan Dirett. propr. respons.

ANNO XXI Sabato, 2 Giugno 1888 NUM. 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

RETE MEDITERRANEA

Lavori di completamento e miglioramento delle Linee

Nel numero precedente abbiamo pubblicato — nelle *Informazioni* — un breve ma preciso cenno della relazione 22 scorso maggio, compilata dal Direttore generale delle strade ferrate del Mediterraneo e presentata all'Ispettorato generale presso il Ministero dei Lavori pubblici, sullo **Stanziamento di un nuovo credito pei lavori di completamento e miglioramento delle linee.**

In quel nostro cenno erano specialmente riassunte le parti della relazione le quali si riferiscono alle necessità del nuovo stanziamento ed al modo di provvederne i fondi. Crediamo ora opportuna cosa l'amplificare ed annotare la parte che riguarda le *spese occorrenti per il completamento e miglioramento delle linee*, spese che sono ripartite nelle stesse 12 Categorie in cui sono divisi i lavori del quadriennio in corso.

Questo prospetto contiene la indicazione dei lavori che occorre di eseguire in un periodo di tempo che venne stabilito in sei anni, cioè dal 1° luglio 1889 al 1° luglio 1895, e che fa seguito all'attuale comprendente il quadriennio 1885 89.

L'ammontare complessivo delle spese ascende a lire 178,180,200; ma, siccome nel sessennio non tutti i lavori avranno compimento, così l'ammontare delle spese per la completa o parziale attuazione dei provvedimenti entro il sessennio medesimo tocca soltanto a L. 102,000,000 e la residua somma di L. 76,180,200 riguarda il compimento degli altri lavori che entro tale periodo non saranno ultimati.

Le previsioni furono limitate allo stanziamento di sole lire 102,000,000 per poter fare più sicuro assegnamento sulle sperabili risorse dell'esercizio ed anche perchè non credesi di poter riuscire, malgrado ogni sforzo, ad eseguire ogni anno tanti lavori da eccedere nel sessennio l'importo di un tale stanziamento.

Gli è perciò che, nel seguente prospetto della ripartizione delle spese nelle 12 Categorie, non diamo che *l'importo totale dei lavori* e lo *stanziamento per il sessennio* 1889-95. È facile cosa, del resto, per i nostri lettori il dedurre da tali somme l'importo dello *stanziamento a complemento del credito occorrente* oltre il sessennio.

Ripartizione delle spese nelle 12 Categorie e schiarimenti sulle somme indicate per ciascuna Categoria

Categoria 1ª — Continuazione e saldo di opere e provviste in conto capitale. — Importo totale L. 100,000; tutte pel sessennio 1889-95.

La somma di L. 100,000, è necessaria onde poter far fronte a quelle spese che occorrono per definizione di vertenze liquidatorie e compensi diversi.

Categoria 2ª — Costruzione di nuove case cantoniere, pozzi e cisterne ed ampliamento di quelle esistenti. — Importo totale L. 3,960,000; delle quali, L. 1,000,000 nel sessennio.

Su molte linee, specialmente delle Reti già Romane e Meridionali, non esistono quasi case cantoniere; e, siccome sulle linee stesse si ha servizio continuo di giorno e di notte, la mancanza delle case cantoniere non permette di ottenere un servizio di vigilanza regolare. Il personale di guardia è costretto ad abitare in località poste talvolta a distanza di parecchi chilometri dalla ferrovia, e così, non potendo esso fruire del necessario riposo, non può farsi sicuro assegnamento sulla esattezza del servizio di vigilanza. La somma prevista di un milione di lire contempla, oltre alla costruzione di nuove case cantoniere, l'ampliamento ed il miglioramento di molte, anche su linee dell'Alta Italia, in condizioni pessime specialmente nei riguardi dell'igiene: si provvederà con quella somma anche alla costruzione di pozzi, cisterne, forni, cessi, ecc., provvedimenti tutti necessari per molteplici ovvie considerazioni.

Categoria 3ª — Chiusura delle linee e delle stazioni. — Importo totale L. 3,460,000; delle quali, L. 2,030,000 nel sessennio.

Quasi tutte le linee delle Ferrovie Romane e non poche delle Meridionali furono consegnate in condizioni deplorevoli

per quanto riguarda le chiusure: tenuto conto delle località che esse attraversano, della consuetudine di mantenervi ed allevarvi il bestiame quasi abbandonato, l'essere quelle linee quasi affatto aperte costituisce un inconveniente di seria gravità anche nei riguardi della sicurezza dell'esercizio. Il provvedimento della chiusura con muretti a secco, già intrapreso dalle precedenti Amministrazioni, venne proseguito in alcuni tratti nei limiti consentiti dalle scarse risorse degli ormai esauriti stanziamenti: nè sarebbevi ragione a non continuarlo fino a che la chiusura, almeno delle linee principali, sia resa completa. Su tutte poi le linee della Rete, dove esistono chiusure continue, queste sono incomplete; si hanno anche chiusure di passaggi a livello di tipo che potevano rispondere al loro scopo, quando l'esercizio vi era meno importante, ma che ora, aumentati il numero e la velocità dei treni, non sono più sufficienti.

Categoria 4a — Rifacimento in acciaio ed altre migliorie dell'armamento. — Importo totale L. 22,100,000; delle quali, L. 13,300,000 nel sessennio.

Categoria 5a — Risanamento e completamento della massicciata. — L. 15,559,200; delle quali, L. 11,000,000 nel sessennio.

È previsto uno stanziamento di L. 13,300,000 pei rifacimenti di binario e di L. 11,000,000 per risanamento e completamento della massicciata. Non è il caso di estendersi molto onde dimostrare quanto prema l'ultimazione di tali provvedimenti, senza la quale non si potrà mai dire di aver posto l'armamento delle nostre linee in condizioni normali e nei riguardi della sicurezza e in quelli della durata del materiale metallico cui incompletamente provvederebbe l'apposito fondo di riserva, se prima il binario non venga posto in quelle normali condizioni di resistenza sulle quali i computi di quel fondo furono istituiti.

Tenuto conto della lunghezza delle linee sulle quali ancora non vennero sostituite le guide in acciaio a quelle in ferro, e di quella delle linee sulle quali il completamento ed il risanamento della massicciata non dovrebbe essere troppo dilazionato, occorre ancora una spesa di L. 37,600,000 Ad ogni modo per rifacimenti è previsto il credito di L. 13,300,000 con che rimarrebbe ancora dopo il sessennio ad eseguirne per circa chilometri 400; colla somma poi di 11,000,000 di lire sarà eseguito il risanamento della massicciata in corrispondenza ai rifacimenti e su quelle tratte di linea dove un tale provvedimento non potrebbe troppo lungamente essere dilazionato.

Categoria 6a — Rinforzo delle opere metalliche in sostituzione di nuove a quelle di resistenza o di luce insufficiente, consolidamento del corso stradale, opere d'arte e gallerie. — Importo totale L. 21,830,000; delle quali, L. 9,000,000 pel sessennio.

È noto come non siasi ancora, dopo quasi tre anni da che funziona l'attuale Capitolato d'Esercizio, in grado di assicurare sulle nostre linee il transito dei grossi pezzi d'artiglieria e delle corazze che vengono trasportate dai luoghi di produzione a quelli d'impiego, dove occorrono per la difesa dello Stato.

Ed infatti si verifica con frequenza, davvero non giustificata, lo studio del percorso di tali trasporti, che qua o là, per la incompleta resistenza di opere d'arte importantissime, non può quasi mai esser quello più breve. Di opere in tali condizioni ne esistono fra Milano e Torino, fra Genova e Spezia, fra Spezia e Roma, fra Roma, Napoli e Castellamare; così non dappertutto possono essere inviate le locomotive di maggior peso, perchè questo eccede la resistenza dei manufatti; esse sono quindi escluse dal transito su alcune linee primarie, quali quelle che mettono da Torino, da Alessandria e da Genova a Savona, quelle da Roma a Napoli, da Napoli a Metaponto, ed altre.

Non pochi sono i tratti di linee di primaria importanza esposti all'azione delle mareggiate od alle disalveazioni dei fiumi: non pochi quelli di linee, pure importantissime, aperti in terreni che sono soggetti a continui sconvolgimenti: da qui la necessità imperiosa di opere di robustamento, di difesa, di consolidamento, di parziali deviazioni di linee, di gallerie a cielo scoperto, di prolungamenti di gallerie esistenti, e di altre opere di simil genere, sempre assai dispendiose, alle quali già troppo si è ritardato a provvedere: ed infatti nell'attuale Allegato B erasi prevista per tali opere una spesa di lire 8,453,050, delle quali appena L. 3,700,000 poterono essere impegnate, perchè anche parte dei fondi di quella Categoria dovette fornire il suo contingente per altre spese.

Con sufficiente approssimazione già fu possibile stabilire che pei lavori di questa categoria occorre uno stanziamento di L. 21,830,000 ossia un quinto e più della somma complessiva che trattasi di stanziare pel sessennio. Inutile soffermarsi a considerarne la possibilità, e perciò si è ridotta tale cifra a nove milioni, sufficienti per l'attuazione dei più urgenti fra i provvedimenti previsti.

Categoria 7a — Impianto di nuove stazioni, ampliamento dei fabbricati, magazzini e piazzali delle stazioni esistenti.

Categoria 8a — Aumento di binari, scambi ed altri congegni fissi nelle stazioni, officine e depositi.

Complessivamente per le due categorie: importo totale L. 66,306,000; delle quali, L. 33,876,000 pel sessennio.

Venne previsto per queste due Categorie lo stanziamento di L. 33,876,000; la somma però che sarebbe necessaria per il completamento dei lavori in corso e per l'attuazione di quelli non ancora intrapresi per l'impianto, l'ampliamento ed il riordino delle stazioni ascenderebbe a L. 66,306,000.

In relazione all'importo totale del nuovo Elenco lavori, è necessario ridurre addirittura alla metà la somma stessa; una riduzione maggiore non potrebbe essere consentita: si ponga mente infatti che i più gravi imbarazzi che si lamentano da qualche tempo nell'andamento dell'esercizio provengono in gran parte dall'insufficienza delle stazioni; da essa gli ingombri tanto frequenti, ed i ritardi, perchè non sempre i treni trovano i binari liberi per potervi essere ricoverati; da essa la mancanza di aree coperte per il riparo delle merci e quindi i reclami del pubblico per le avarie delle medesime.

Lamentasi inoltre dappertutto l'insufficienza dei meccanismi di ogni genere nelle stazioni in causa della trasformazione, verificatasi tanto sulle nostre ferrovie che all'estero, nelle dimensioni e nella portata del materiale rotabile. Bisogna inoltre una buona volta pensare in modo completo a quegli impianti che sulle ferrovie estere già sono divenuti antichi e che da noi non poterono ancora ricevere estesa applicazione, quelli cioè che mirano a conseguire la garanzia della corrispondenza fra i segnali e gli scambi: aumentato di tanto sulle nostre linee il numero e la velocità dei treni, tale provvedimento riveste un carattere di estrema urgenza nei riguardi della sicurezza dell'esercizio.

Osservasi che su alcune delle nostre linee il raddoppio del binario non sarà mai neppur possibile; quindi se il numero dei treni sul binario unico dovrà corrispondere al traffico delle linee stesse, sarà giuocoforza provvedere a quegli impianti che valgano ad assicurare la libertà della loro corsa; nè sarà meno indispensabile provvedervi sulle linee a doppio binario, dove il traffico ha già raggiunto il massimo limite compatibile colla loro potenzialità; tenuto conto degli accidenti che pur troppo ogni tanto si verificano e che in gran parte si sarebbero evitati se quegli impianti già esistessero, devesi ammettere che sia appena sufficiente il credito previsto per le Categorie 7.a e 8.a, e ciò tanto più ove si rifletta che è da quel credito

che saranno tratti gli stanziamenti per le nuove stazioni di Smistamento e di Valdocco presso Torino, per la nuova stazione merci di Porta Romana, per l'armamento dell'intera linea di Circonvallazione e per la trasformazione e l'ampliamento degli impianti di tutti i Servizi nella Stazione Centrale a Milano: si dovrà pure provvedere collo stesso credito all'impianto delle nuove stazioni merci e viaggiatori a Genova P. B., al completamento della stazione di Novi S. Bovo, all'ampliamento ed al riordino delle stazioni di Roma Termini, Napoli, Alessandria, Savona, Pisa, Pavia, Civitavecchia, Reggio Calabria e di moltissime altre che sarebbe troppo lungo enumerare: devono ancora trovar posto nella Categorie 7.a e 8.a i fondi occorrenti per la costruzione dei fabbricati viaggiatori, non ancora avvenuta, in tante stazioni delle linee Liguri.

Categoria 9ª — Impianto di nuovi depositi locomotive e prese d'acqua, ampliamento dei depositi già esistenti. — Importo totale L. 4,475,000; delle quali, 2,500,000 pel sessennio.

Fu di tanto aumentato il numero delle locomotive senza che siasi di pari passo proceduto all'ampliamento dei rispettivi Depositi. Aggiungasi che il prolungamento di alcune linee e l'apertura di altre hanno imposta la necessità dell' ampliamento dei Depositi locomotive in diverse stazioni dove gli esistenti più non bastavano a contenere quelle che furono loro assegnate. Così pure divennero insufficienti i rifornitori, le Officine di rialzo, i magazzini del combustibile, per cui è appena sufficiente lo stanziamento di L. 2,500,000 per il sessennio e di L. 1,975,000 per il periodo successivo.

Categoria 10ª — Nuove officine pel materiale fisso e mobile ed ampliamento di quelle esistenti, compreso lo aumento del macchinario e degli utensili. — Importo totale L. 11,650,000; delle quali, L. 7,250,000 pel sessennio.

L' Amministrazione dell' Alta Italia disponeva delle grandi Officine di Verona, Bologna, Lucca, Torino P. N. e Torino P. S. nonchè di altre minori situate in posizione conveniente per il ricevimento del materiale da ripararsi che vi affluiva dalle diverse linee; l' Amministrazione attuale non dispone invece che delle Officine di Taranto, Granili, Pietrarsa, Roma, Siena e Torino: se si riflette alla distanza di quelle Officine, ognun vede quali lunghezze di linee il materiale deve percorrere prima di giungere all'officina alla quale è diretto; da ciò pericolo di accidenti durante il viaggio, ritardo nella riparazione, agglomeramento di materiale nelle Officine e nelle stazioni ad esse vicine. La difettosa ripartizione delle Officine, fatta più grave dalla insufficienza di quasi tutte, è causa non ultima della scarsità del materiale rotabile, del quale parte non piccola è sottratta alla circolazione perchè troppo lungamente giacente nelle Officine. Col credito di 7.250,000 assegnato a questa Categoria si deve far fronte al completamento delle grandi Officine di Torino, di Pietrarsa, di Granili, alla somministrazione del macchinario occorrente nelle medesime, in quella nuova di Rivarolo e nelle esistenti, nonchè in tutte le piccole Officine annesse ai Depositi Locomotive; venne poi differito al periodo successivo al sessennio lo stanziamento di L. 4,400,000.

Categoria 11ª — Aggiunta del 2° e 3° binario su alcune linee o tratti di linea. — Importo totale lire 27,240,000; delle quali, L. 20,910,000 pel sessennio.

Si è assai volte parlato del limite al quale può giungere il traffico di una linea a binario semplice, senza che la sicurezza e la regolarità dell'esercizio abbiano a risentirsene; da molti anni fu quindi ammessa la necessità della costruzione del secondo binario sulla linea Milano-Torino, dove fu già attuato fra Torino e Chivasso. L' importanza dell' unica nostra linea che mette a Roma, ha del pari imposta la necessità del raddoppio del binario sulla medesima; già in corso la sua costruzione sulla tratta Roma-Pontegalera, non è neppure discutibile la possibilità di non proseguirla fino al suo completamento.

Sarebbesi pure voluto prevedere la costruzione del secondo binario sull'intero tronco Monza-Chiasso: ma la limitazione del credito complessivo non lo ha reso possibile. Tuttavia si è contemplato lo stanziamento della somma necessaria per costruirlo fra Camerlata e Como, tratta dove per molte ragioni ne è più sentito il bisogno.

Categoria 12ª — Aggiunta di fili telegrafici ed acquisto di nuovi apparecchi. — Importo totale lire 1,500,000; delle quali, L. 1,034,000 pel sessennio.

La necessità della costruzione di nuove linee telegrafiche, della aggiunta di fili sulle esistenti, dell' impianto di nuovi Uffici telegrafici in alcune stazioni che non ne sono ancora provviste, e nelle altre che dovranno essere costrutte, giustifica lo stanziamento previsto di L. 1,034,000, certamente non suscettibile di riduzione, già essendosi differiti al periodo successivo al sessennale i provvedimenti che non rivestono un carattere di assoluta urgenza.

LE TRAMVIE IN ITALIA

Per lo sviluppo che le tramvie hanno avuto, a soddisfazione non solo di interessi locali ma eziandio di quelli interprovinciali, e per la urgente ed imperiosa necessità che la nostra legislazione abbia a fissarne le norme tanto nell'ordine amministrativo come nell' ordine tecnico, crediamo opportuna cosa il riportare integralmente, dalla Relazione della Sotto Commissione del bilancio del Ministero dei Lavori pubblici, la parte riguardante questo argomento.

Ecco come si esprime il relatore, on. Romanin Jacur:

« Il nostro pensiero a riguardo dei tramvia è noto per quanto ne abbiamo detto nelle precedenti relazioni. Non crediamo che tutto, assolutamente tutto, si debba sottrarre alla libera disposizione dei cittadini, per costringere entro i confini stabiliti dalle leggi, ma pensiamo essere questa materia dei tramvia così importante, per i diversi interessi che vi si collegano, da dover regolarla con una legge; e questa legge noi invochiamo con tanto maggior impegno, quanto più tende a prendere sviluppo in Italia questo mezzo di locomozione. Abbiamo degli inconvenienti ai quali è urgente, a nostro avviso, porre riparo. Dall'un lato, c'è arbitrio completo o quasi completo nei Consigli provinciali e comunali, che dispongono a loro talento e senza altro criterio che quello derivante dalla maggioranza dei votanti, delle strade ordinarie; dall' altro non si rispettano o si rispettano assai male le discipline che il governo impone all' atto delle concessioni a tutela della sicurezza delle persone e delle cose. Inoltre si veggono pesrcorse, o meglio invase, le strade ordinarie da vere strade ferrate le quali non differenziano dalle prime che nella forma della locomotiva e nel nome.

« Nè deve tacersi che sovente risulta gittato in gran parte il denaro dei privati, dei comuni e delle provincie, perchè le grandi Compagnie, esercenti le ferrovie, arbitre di ciò che torni loro più o meno vantaggioso, negano l' ingresso diretto nelle loro stazioni alle merci ed alle persone trasportate dal trámvia, e sottopongono queste a tali fastidi e quelle a tali spese di trasporto da rendere impossibile al pubblico di valersi del tramvia. Questo complesso di inconvenienti getta il discredito sopra chi regge il sommo delle cose che si tiene dal pubblico obbligato a disciplinare la materia in guisa che, pur rispettando convenientemente i diritti pubblici e privati, sia nel tempo stesso precisato entro a quali confini devono prendere naturale sviluppo — a vantaggio di tutti — questi nuovi mezzi che sono il portato dei progressi della scienza.

« Perciò abbiamo rivolte al signor Ministro le seguenti domande:

« A quale stadio trovasi il lavoro della Commissione nominata con decreto ministeriale 29 gennaio 1886 per una inchiesta sulle tramvie? »

« Pensa il Ministero se convenga disciplinare anche questa importante materia con una legge? »

« Ed in caso affermativo dato che gli studi della Commissione siano compiuti, quando crede di poter presentare il relativo disegno di legge? »

« Ebbimo la seguente risposta:

« La Commissione d'inchiesta sulle tramvie formulava un lungo e minuto interrogatorio amministrativo-tecnico diretto alle Deputazioni provinciali, ai Comuni situati lungo il percorso delle tramvie, alle Direzioni ed ai Consigli di Amministrazione delle Società ferroviarie o di tramvie, agli Uffici tecnici del genio civile e provinciale, ai Collegi degli ingegneri ed architetti, alla Società Veneta per imprese e costruzioni, agli Ispettorati governativi delle ferrovie, ed alle Camere di commercio; ed, ottenute le relative risposte, le riuniva in un volume pubblicato non ha guari per le stampe, e trasmesso, in più esemplari, anche ai due rami del Parlamento. »

« Dopo ciò, risulta che la Commissione stessa sta per radunarsi di nuovo, e non si dubita punto che vorrà tosto proporre al governo, a mente del suindicato decreto, « quelle norme legislative e regolamentari che crederà migliori per la costruzione, la concessione e l'esercizio delle tramvie » per potere poi, senz'altro indugio presentare analogo disegno di legge, essendo intendimento del ministero di disciplinare, appunto con legge, questa importante materia. »

« E noi, prendendo atto di queste promesse, confidiamo che il disegno di legge non si farà lungamente attendere. »

OBBLIGAZIONI FERROVIARIE

Il num. 5278 (Serie 3ª) della *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno* contiene il seguente decreto Reale:

Veduto l'art. 3 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (Serie 3ª);

Vedute le leggi appresso indicate che dànno facoltà al Governo di autorizzare la emissione di obbligazioni ferroviarie 3 0|0 quante occorrono per fare entrare nelle casse dello Stato la somma complessiva di lire 409,729,307.07, di cui lire 379,729,307.07 per le costruzioni ferroviarie e lire 30,000,000 per il servizio delle Casse degli aumenti patrimoniali;

Legge	17 febbraio	1887	N.	4327	L.	95,785,828.—
»	2 giugno	1887	»	4512	»	130,448 430.10
»	24 luglio	1887	»	4771	»	100,850,000.—
»	24 luglio	1887	»	4785	»	52,163,785.—
»	22 marzo	1888	»	5269	»	30,481,263.97

Veduti gli art. 27 del Contratto per la Rete Mediterranea, 31 del Contratto per la Rete Adriatica, 24 del Contratto per la Rete della Sicilia, approvati con la suddetta Legge 27 aprile 1885;

Veduto il regolamento approvato con R. decreto 6 novembre 1886 n. 4181 (Serie 3ª) e le modificazioni al Regolamento medesimo portate dal R. decreto 2 agosto 1887 n. 4161 (Serie 3ª);

Veduto il R. decreto 3 giugno 1887 n. 4514 (Serie 3.a) col quale venne autorizzata una prima creazione di settecentomila Obbligazioni suddette da lire cinquecento ciascuna;

Riconosciuto che la quantità delle Obbligazioni debba essere ripartita e regolata fra le Società ferroviarie incaricate di emetterle in corrispondenza alle proporzioni seguenti:

Per la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, Obbligazioni 50.

Per la Società delle strade ferrate Meridionali (Rete Adriatica), Obbligazioni 40.

Per la Società delle strade ferrate della Sicilia, Obbligazioni 12;

Accertato in effettivo lire sessantuna e centesimi cinquanta per lire cento nominali il prezzo netto di rendita delle prime settecentomila Obbligazioni;

Veduti i relativi corsi di borsa odierni;

Riservato ogni effetto delle liquidazioni finali di saldo;

Sulla proposta del nostro Ministro delle Finanze, *interim* del Tesoro, di consenso col nostro Ministro dei Lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. Le Società delle strade ferrate italiane provvederanno a creare una seconda serie *(B)* di seicentomilacinquecento (600,500) Obbligazioni ferroviarie 3 0|0 ammortizzabili, da valere in conto di quelle da emettersi per le costruzioni ferroviarie e per il servizio delle Casse degli aumenti patrimoniali, a tutto il 30 giugno 1888.

Art. 2. La ripartizione dei titoli, pur compensata ogni differenza della precedente prima emissione, è fissata:

Per la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, Obbligazioni 322,500;

Per la Società delle strade ferrate Meridionali (Rete Adriatica), Obbligazioni 195,000;

Per la Società delle strade ferrate della Sicilia, Obbligazioni 83,000.

Art. 3. Le Obbligazioni per un decimo della loro quantità saranno in titoli unitari da (L. 500) lire cinquecento ciascuna, e per nove decimi in titoli di valore quintuplo di lire duemilacinquecento ciascuno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia*, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 marzo 1888.

(Seguono le firme).

CONCLUSIONI ADOTTATE
DAL
CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(Continuazione, vedi n. 20).

QUESTIONE XXVI.

Disposizioni generali per le strade ferrate secondarie.

Le Conclusioni furono presentate dal sig. De Burlet, segretario principale della quinta Sezione.

I. *Binari* — Quanto alla larghezza del binario, la Sezione si riferisce ai lavori del Congresso precedente, che ha raccomandato l'impiego del binario stretto, come quello che permette nella costruzione e nell'esercizio dei risparmi che non si possono ottenere colla via normale. Questa potrà però essere preferita in certi casi particolari. Le linee secondarie devono essere impiantate a binario semplice.

II. *Stazioni* — La Sezione ha sentito con grande interessamento l'esposizione dei diversi tipi di Stazioni adottati nei diversi paesi e la discussione dei vantaggi e degli svantaggi di ciascuno di essi: le piante che le sono state sottoposte hanno tutte lo scopo di semplificare e accelerare le manovre dei treni misti.

Fra le disposizioni da scegliere bisogna distinguere secondochè si tratta di una linea secondaria stabilita sopra sede speciale o di una linea stabilita sulle vie rotabili, ma è manifesto che tale questione non è di quelle che possono essere sciolte in modo generale, e la Sezione non può che rinviare i membri del Congresso ai resoconti stenografici e alle piante che ad essi saranno allegate.

III. *Fabbricati* — Essi devono essere del tipo più semplice e più economico, riunendo per quanto è possibile tutti i servizi. Comprenderanno in generale una sala d'aspetto, un ufficio, un magazzino merci, e occorrendo un modesto alloggio pel capo stazione.

IV. *Segnali* — La Sezione ha lungamente esaminato questo argomento. I segnali esigono spese considerevoli di primo impianto, di mantenimento e di manovra, poco compatibili coll'essenza e la condizione principale delle ferrovie secondarie, che è la massima economia nella costruzione e nell' esercizio. Perciò la quinta Sezione è stata unanime nel pensare che, senza compromettere affatto la sicurezza dell'esercizio delle linee secondarie o con poco traffico, si poteva semplificare il sistema dei segnali e anche sopprimerne alcuni. Fra questi ultimi bisogna comprendere i segnali degli scambii e quelli in avanti alle stazioni, ai quali si può supplire benissimo con alcune precauzioni semplicissime. Si è citato fra le altre cose: 1° la proibizione d' impegnare la via principale nell' intervallo del passaggio dei treni, fermando in modo permanente gli aghi degli scambi; 2° l'obbligo di terminare le manovre almeno dieci minuti prima dell' ora d' arrivo dei treni; 3° in certi casi eccezionali di ostacoli, l' invio di un agente incontro ai treni per trattenerli.

Si è anche indicato l'impiego del bastone pilota come mezzo semplice ed economico, che in certi casi può surrogare benissimo i segnali, anche se si tratta di linee con circolazione assai viva, come è stato dimostrato dall'esperienza. Finalmente il telefono fra le fermate e le stazioni delle linee secondarie, è chiamato a rendere grandi servigi; esso contribuisce a permettere la soppressione dei segnali. Qualcheduno ha posto il quesito se conveniva procurarsi una nuova risorsa chiedendo all' autorità competente che il telefono delle linee secondarie sia messo a disposizione del pubblico. Tale quesito non si può sciogliere in modo generale, essendo intimamente legato alle leggi svariate che nei diversi paesi regolano il servizio dei telegrafi e dei telefoni. Pare che in Svizzera questo sistema non abbia dato buoni risultati nè per il pubblico nè per la Compagnia.

La Sezione è di parere unanime che non si debba prescrivere la guardia dei passaggi a livello, credendola una di quelle precauzioni eccessive, che, dando una falsa sicurezza, sono più pericolose che utili. Sembra che l'esperienza dimostri che le disgrazie sono tanto frequenti, se non più, nei passaggi sorvegliati quanto in quelli senza guardiano.

Queste osservazioni non si applicano ai segnali delle diramazioni, delle traversate di altre linee, dei ponti girevoli, ecc., ma per questi la Sezione credesi debbano adottare i sistemi più semplici e meno onerosi.

V. *Materiale mobile.* — *a*) Quantità di materiale necessario. — Nessuna formula generale può sciogliere questo problema.

b) Carrozze per viaggiatori. — Si raccomanda il tipo di carrozze comunicanti, che oramai non sembra più in discussione. Ma conviene adottare i veicoli comuni con intelaiatura rigida o piuttosto i veicoli articolati, con carrelli, e assai lunghi? Non è da temere che si abbia così un veicolo assai pesante, con molti posti non completamente utilizzati? Si sono avute delle informazioni su carrozze di questo tipo con compartimenti di tre classi e un compartimento per bagagli, che dànno buoni risultati. La Sezione è di parere che tali carrozze possono essere utilmente impiegate sulle linee con molto movimento di viaggiatori: negli altri casi sembra preferibile il tipo comune.

Quanto alle classi, una sola classe può bastare per le tramvie propriamente dette, su cui i viaggi sono generalmente piuttosto corti; ma per le linee secondarie due classi sembrano indispensabili: si respinge la complicazione delle tre classi, salvo casi eccezionali.

Alcuni regolamenti prescrivono che fra la macchina e le carrozze sia intercalato un carro per smorzare le scosse. La Sezione è di parere che ciò non sia affatto necessario alla sicurezza dell'esercizio, e dovrebbe esser soppresso.

c) Carri per merci. — Alcuni sono di parere che sulle linee con binario stretto il carico dei carri debba essere 10 tonnellate per poter ricevere direttamente sopra un solo carro il carico completo d' un carro delle linee principali; aggiungono che la tara e il costo del carro differiscono poco da quelli dei carri da 5 o 6 tonnellate. Altri preferiscono questi per la facilità delle manovre nelle stazioni, e per non essere esposti a trasportare inutilmente un gran peso morto, nel caso di carichi incompleti. Non si hanno dati sufficienti per sciogliere questa questione.

La Sezione si è anche occupata di altre due questioni:

1. Per quale motivo le tramvie su strade rotabili abbiano preso in Italia maggior sviluppo delle linee secondarie o tramvie sopra sede speciale. — A questo riguardo è nata una nuova discussione sulla larghezza di binario da adottare, ma senza portare altre opinioni o conclusioni oltre quelle esposte in principio. La scelta dipende da circostanze locali assai varie che non permettono di formulare un parere generico

2. La questione delle diramazioni private. — Senza entrare nei particolari degli accordi che possono essere stipulati fra le Compagnie e gli industriali, accordi che variano assai da un caso all'altro, la Sezione è di parere unanime che conviene cercare di sviluppare queste diramazioni, che sono tali da aumentare il traffico e i prodotti delle linee secondarie. Così queste otterranno perfettamente lo scopo: servire il meglio possibile tutti gli interessi locali che essi incontrano. A questo proposito sono state date delle interessanti informazioni sopra delle diramazioni mobili assai pratiche, impiegate con successo dalla Società generale Francese delle ferrovie economiche, per tagli di boschi.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

I Rappresentanti delle tre grandi Società ferroviarie si troveranno nella prossima settimana a Roma per intendersi coll'on. Ministro dei Lavori pubblici sulle modificazioni alle recenti convenzioni per la costruzione di linee complementari, chieste dalla Commissione parlamentare incaricata di esaminare le convenzioni medesime.

><

Ci consta che in data primo andante la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per la costruzione del secondo binario fra le stazioni di Ponzana e Novara. Importo dei lavori appaltati L. 175,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 18 corrente mese.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato il progetto completo per la esecuzione del primo gruppo dei lavori di impianto d'una stazione di smistamento alla Generala, presso Torino, e della linea di raccordo della stazione stessa con la linea di Milano e di Modane, del quale progetto siamo in grado di dare le seguenti informazioni:

La spesa preventivata per la costruzione dei lavori considerati in progetto ammonta a L. 1,940,000, ripartita nel modo seguente:

1. Movimenti di terra, inghiaiamento, costruzione di nuovi manufatti a travate metalliche, in muratura ed in legno, chiusure e posizione in opera dell'armamento e dei meccanismi L. 1,257,037.55;

2. Fornitura di legname d'armamento, degli apparecchi e dei meccanismi di competenza dei magazzini della Società, L. 156,742.54;

3. Spese di trasporto del suddetto materiale L. 13,132.10;

4. Spese generali di magazzinaggio L. 13,670.88;

5. Impianto di apparecchi centrali per manovra di scambi e segnali (cabine ed apparecchi di sicurezza), L. 190,000;

6. Impianto di apparecchi telegrafici e di nuove linee di comunicazione, L. 17,000;

7. Spese per studi, direzione, sorveglianza, liquidazione, ecc., e per imprevisti, L. 292,416.93.

Nella predetta somma di L. 1,940,000 non è valutato il costo del materiale metallico di armamento.

><

Abbiamo sott'occhio il prospetto del numero e dell'importo dei biglietti d'ingresso alle stazioni, venduti nelle stazioni abilitate del 1° Compartimento della rete Mediterranea, nei mesi di febbraio, marzo ed aprile del corrente anno; prospetto che riassumiamo nel seguente modo:

Mese	Quantita'	Ammontare
Febbraio	N. 26,616	L. 4,288.70
Marzo	» 36,321	» 5,588.40
Aprile	» 45,477	» 7,010.00
Totali	N. 108,414	L. 16,887.10

I biglietti d'ingresso venduti nel mese di febbraio dividonsi in: N. 16,271 da 0,20 (ossia nelle stazioni di 1ª categoria) per L. 3,254.20; N. 10,345 da 0.10 (ossia nelle stazioni di 2ª categoria) per L. 1,034.50.

I biglietti venduti nel mese di marzo dividonsi in: N. 19,563 da 0.20 per L. 3,912.60; N. 16,758 da 0.10 per L. 1,675.80.

Quelli, infine, venduti nel mese di aprile dividonsi in: N. 24,623 da 0.20 per L. 4,924.60; N. 20,854 da 0.10 per L. 2,085.40.

Abbiamo pubblicato nel n. 5 del *Monitore* (4 febbraio) le norme e condizioni che regolano l'uso di tali permessi d'entrata nelle stazioni, andato in vigore il 1° del detto mese, ed ora, visto il buon risultato di L. 16,887.10 ottenuto nelle sole stazioni del primo Compartimento della rete Mediterranea durante i tre primi mesi della nuova istituzione dei biglietti d'ingresso a pagamento, ricordiamo che il ricavo della vendita di essi, depurato dalle sole spese di fabbricazione e di stampa, è devoluto a beneficio degli Istituti di previdenza fra gli agenti ed operai ferroviari, ossia a beneficio delle *Casse Pensioni* e *Soccorso*.

><

Siamo informati che una Ditta privata di Fano ha fatto istanza al Ministero dei Lavori pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta da Pesaro a Macerata Feltria, in base al progetto dell'Ing. Passeri-Modi, stato approvato dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici, fino dal febbraio del 1882.

La Ditta predetta domanda che, per la costruzione e l'esercizio della linea, gli venga accordato un sussidio chilometrico per la durata di 70 anni, come è ammesso dalla legge 24 luglio 1887.

La nuova ferrovia sarebbe destinata a congiungere il capo-luogo della provincia, con i paesi del Montefeltro, ricchi e produttivi. La linea darebbe scalo, lungo il suo percorso a più di 30 comuni, con una popolazione complessiva di 75,000 abitanti, faciliterebbe d'assai le industrie minerarie, abbastanza coltivate in quella regione; ed arrecherebbe all'agricoltura ed alla industria in genere, tutti quei vantaggi economici che sono la conseguenza immediata di facili comunicazioni e di buoni mezzi di trasporto.

La lunghezza della linea progettata sarebbe di m. 54,115, con un dislivello assoluto di m. 278.99 e colla pendenza massima in profilo del 38 per mille.

Della succitata lunghezza, m. 12,289, avrebbero sede propria, e m. 41,826 dovrebbero essere stabiliti sulla attuale strada Fogliense.

Le stazioni proposte lungo la linea sarebbero 9, cioè: Macerata, Feltria, Mercatale di Sasso Corvaro, Santa Maria in Foglia, Cà Gallo, Pontevecchio in Foglia, Le Carrate, Montecchio, Montelabate e Pesaro.

La spesa preventivata pei lavori di costruzione della ferrovia ammonta a L. 1,969,881.

><

Il 26 maggio u. s., si tenne in Firenze l'annunciata Assemblea generale ordinaria della Società delle strade ferrate Meridionali, esercente la rete Adriatica, e venne approvata la relazione del Consiglio d'Amministrazione, il preventivo 1888, i conti dell'anno 1887, e in lire

undici il dividendo per ognuna delle 360,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione.

L'ammontare dei proventi fu di L. 66,703,591.55, dal quale dedotte le spese ordinarie e straordinarie di esercizio in L. 63,888,500.65 ne risulta l'utile netto in L. 2,815,090.90

I prodotti lordi del 1887 superarono L. 7,989,258.07 quelli del 1886 nella rete principale e di L. 1,715,554.82 nella rete complementare.

La quota del 62.50 0[0 spettante alla Società sui prodotti lordi della rete principale fu di L. 60,877,329.67; e quella del 50 0[0 per la rete complementare ammontò a L. 1,496,406.07; il maggior compenso dovuto per l'esercizio delle linee complementari fu di lire 2,454,324.

Furono rieletti a Consiglieri d' Amministrazione i signori: Cagnola nobile comm. Carlo, Decio comm. avv. Innocente, Lancia di Brolo march. Corrado, Parodi cav. Giacomo, Papadopoli conte Niccolò, Pisa cav. dott. Luigi, Spinelli cav. Luigi, uscenti di carica per turno, fu nominato in surrogazione del cav. avv. Massimiliano Giarrè, il signor Giovannangelo Bastogi.

Vennero rieletti tre sindaci e due supplenti, riconfermando gli attuali titolari.

Pubblicheremo, come di consueto, nei prossimi numeri il testo integrale della relazione del Consiglio.

><

L'Amministrazione provinciale di Ferrara, la quale, come abbiamo già riferito in un precedente numero del *Monitore*, ha chiesto al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio di due linee ferroviarie, la prima da Ferrara a Cento, e la seconda da Ferrara per Copparo e Codigoro, al porto di Magnavacca, in adempimento di quanto prescrive l'articolo 224 della legge sui lavori pubblici, ha rimesso al R. Ispettorato generale, a complemento dei progetti tecnici già presentati, la dimostrazione di pubblica utilità delle ferrovie medesime.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali, in vista della imminente apertura all'esercizio del tronco da San Giovanni in Persiceto a Crevalcore, della ferrovia Bologna-Verona, ha sottoposto all' approvazione governativa il progetto di nuovo orario da attivarsi coll'apertura del tronco stesso, fra Bologna e Crevalcore.

><

La Direzione del Servizio delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale il progetto esecutivo del tronco da Belvedere a Capo Bonifati, della linea Eboli-Reggio littoranea, della lunghezza di m. 6765.36 e del costo presunto di L. 2,861,000.

Di questo progetto daremo alcuni ragguagli tecnici in un prossimo numero del *Monitore*.

><

La Direzione generale delle strade ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato il progetto per la costruzione di una tettoia metallica nella stazione di Udine, per la quale è preventivata la spesa di L. 216,000.

Questa tettoia deve coprire un'area rettangolare di m. 110 di lunghezza, per m. 26 di larghezza. Essa è costituita da due parti distinte, e cioè: da una pensilina metallica ricorrente sopra il marciapiede principale: e dalla tettoia propriamente detta. Questa si compone di 12 centine normali e di due centine speciali per i frontoni, tutte ad arco circolare a due centri con tiranti orizzontali rialzati.

Le centine hanno la sezione a doppio T simmetrico: esse poggiano direttamente su due file di colonne, e queste sono collegate fra loro da due apposite travate longitudinali. Le 14 centine formano così 13 campate, delle quali 10 hanno un' ampiezza di m. 9.60 e tre di m. 4.80.

><

Nel mese di Aprile p. p. il prodotto ottenuto sulle linee componenti la rete Sicula fu di L. 600,619, le quali unite alle L. 5,448,935, che rappresentano il prodotto dei mesi precedenti del corrente esercizio, portano il prodotto della rete nel periodo compreso fra il 1° luglio 1887 ed il 30 aprile 1888 a lire 6,049,554.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che con talune avvertenze, si possa approvare il progetto di transazione con la Impresa Maggiorani, relativo a lavori di completamento del tronco Mandela-Colli, nella ferrovia Roma-Solmona;

2. Che possa approvarsi il progetto di capitolato speciale da servire per l'appalto dei meccanismi fissi per le ferrovie complementari, già dichiarato ammissibile, sotto ogni riguardo, dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici;

3. Che possa essere approvata la nuova perizia generale delle spese occorrenti per ultimare e per porre in condizioni di regolare esercizio il tronco da Roma a Montecelio, nella ferrovia Roma-Solmona. La maggiore spesa da approvarsi rileva a L. 546,260.47;

4. Che possa tradursi in atto regolare lo schema di convenzione stipulato dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia Roma-Solmona colla Società dell'acqua Pia per la fornitura d'acqua a varie stazioni e case cantoniere dei tronchi della ferrovia medesima, compresi fra Roma e Tivoli, ammettendo che la relativa spesa di L. 92,762.38 sia posta a carico dei fondi di costruzione della linea;

5. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possano essere approvati i seguenti due progetti presentati dalla Società delle strade ferrate Meridionali, riguardanti: il primo, la sostituzione di una condotta d'acqua presa dal Tevere a quella proveniente dalla sorgente Manni che ora si adopera per il servizio della stazione di Orte e per il rifornimento delle locomotive (spesa occorrente L. 68,700); ed il secondo la bonifica di alcune cave di prestito, adiacenti alla stazione di Giardinetto Troia, sulla linea Foggia-Napoli, rimaste senza scolo.

Il Consiglio di Stato ha inoltre dato il suo parere:

a) Sulla domanda della Ditta Tassara Filippo e Figli per condono di multa inflittale per ritardo nella

consegna di piastre occorse all'armamento di alcuni tronchi delle ferrovie complementari:

b) Sulla istanza dei comuni di Pavia e di Gallarate per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Pavia per Abbiategrasso, a Gallarate, col sussidio governativo di L. 3,000 a chilometro e per anni 70, a termini dell'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785;

c) Su di una vertenza fra l'amministrazione governativa e la Ditta Larini-Nathan intorno a multa inflittale per ritardo nella fornitura di scambi occorsi per l'armamento della ferrovia da Taranto a Brindisi.

><

Il detto Consiglio ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possa essere approvato un progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali per l'impianto di una nuova stazione lungo la linea da Firenze a Chiusi fra quelle di Ponticino e di Arezzo.

><

In seguito ad adesione delle Amministrazioni interessate estere, la Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato al R Ispettorato generale, anche a nome delle ferrovie del Mediterraneo, formale proposta perchè la stazione di Ravenna venga ammessa al godimento della tariffa eccezionale n. 3 in servizio diretto italo-svizzero, per i trasporti di zolfo.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha dato parere favorevole all'attuazione della nuova tariffa 142 (grande velocità) in servizio cumulativo italo-francese, destinata ad agevolare la esportazione delle nostre derrate alimentari e lo scambio delle messaggerie.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, allo scopo di provvedere alla mancanza nella nomenclatura delle merci della voce *Sansa essicata macinata*, ha proposto la sua inscrizione nella nomenclatura medesima, con assegnazione alla categoria 23 degli *avanzi*, ed ascrivendola alla classe 6ª ed alla tariffa speciale n. 123, serie D.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha dato il proprio assenso alla proposta di proroga per un altro anno della tariffa locale n. 227 P. V. relativa al trasporto del materiale ferroviario portatile.

Il Ministero medesimo ha dato inoltre la sua approvazione: alla proposta di concessione di un prezzo speciale a favore della Ditta G. Gullanti pel trasporto di calce in zolle in partenza dalla stazione di Bergamo, con obbligo nella Ditta medesima di un trasporto minimo annuale di 3000 tonnellate; alla nuova proposta riguardante il servizio cumulativo fra le ferrovie italiane e le Poste svizzere.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con quelle delle ferrovie Adriatiche e Sicule, ha proposto al R. Ispettorato generale una variante alla nomenclatura della tariffa generale delle merci, mercè cui alle *bacche e radici di berbero* verrebbe fatta assegnazione alla classe 6ª ed alla tariffa speciale 110, serie C, parificandole così alle bacche o coccole di ginepro.

><

Sappiamo che in base ai risultati della gara tenutasi presso la Società delle strade ferrate del Mediterraneo il R. Ispettorato generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Alberto Antonio di Bra l'appalto dei lavori pel prolungamento del binario principale della stazione di Sommariva del Bosco col ribasso del 18.50 per cento.

><

Nella seduta del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutasi ieri (1) vennero fra gli altri approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Bonini Giovanni di Portici per appalto dei lavori occorrenti per rendere la stazione di Sicignano atta al servizio di diramazione per la nuova linea Sicignano-Sala-Consilina;

2. Colla Ditta Giovanni Ansaldo e C. di Sampierdarena per fornitura di 12 locomotive a 4 ruote accoppiate e carello girevole munite di freno continuo ad aria compressa e di 12 tenders relativi;

3. Colla Ditta medesima per applicazione del freno continuo ad aria compressa ad 8 locomotive e relativi tenders;

4. Colla Ditta E. Breda e C. di Milano per fornitura di 30 gru idrauliche isolate in ghisa, ferro, bronzo, acciaio e piombo;

5. Colla Ditta Mendini e C. di Napoli per fornitura di kg. 80,000 di piombi per carri merci e kg. 200 di piombi per orologi;

6. Colla Ditta Profumo G. B. di Genova per fornitura di kg. 220,000 di petrolio raffinato;

7. Colla Ditta Carlo Longhi di Alessandria per fornitura di 4 gru da pesi fisse della portata di sei tonnellate pel tronco Spezia-Pontremoli;

8. Colla Ditta Larini e Nathan e C. di Milano per fornitura di 13 segnali a distanza a disco girevole;

9. Colla Ditta Della Carlina di Milano per appalto lavori di costruzione di una tettoia pel servizio viaggiatori e merci in stazione di Lecco.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute dal R. Ispettorato governativo alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo:

L. 23,673.55 per rifacimento in acciaio di metri 2968 di binario in ferro sul tronco Spigno-Merana;

L. 4,915 per impianto d'un nuovo binario tronco per deposito carri in stazione di Ceva;

L. 1,819 per impianto d'una nuova fermata pel servizio viaggiatori nella località detta di Guasticce al km. 324.046 della linea Colle Salvetti-Livorno;

L. 97,000 per riparazione guasti cagionati dal terremoto del dicembre 1887 alla linea Sibari-Cosenza;

L. 5,560 per impianto bilancia a ponte sistema Opessi e conseguente soppressione di una bilancia da 20 tonn., di una piattaforma da m. 4 e di un tratto di binario trasversale a Carrù;

L. 17,700 per esecuzione opere di difesa alla

spalla destra del ponte sul torrente Pesio, lungo la linea Savona-Bra;

L. 2,320 per costruzione latrina isolata in stazione di Camnago;

L. 4,500 per rialzo e prolungamento della diga sulla sponda sinistra del torrente Aunà fra le stazioni di Melito e Saline sulla linea Taranto-Reggio;

L. 220 per costruzione marciapiedi alla nuova fermata di Tombolo, sulla linea Pisa-Livorno;

L. 750 per arredamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Monterosso sulla linea Genova-Spezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Preventivo della spesa di L. 69.100, occorrenti per il cambiamento della massicciata lungo il tronco da Torre del Greco a Torre Annunziata, fra i chilometri 15.678 e 20.718;

2. Progetto per la costruzione delle impalcature metalliche pei manufatti situati nel 2.o e 3.o tronco, fra le progressive 2968.60 e 2888.30 della linea di circonvallazione di Milano; e preventivo della relativa spesa ammontante a lire 99.975;

3. Progetto dei lavori di modificazione ai binarî nella stazione di Pisa P. N. allo scopo di rendere possibile la continuazione fra la stazione medesima e quella di Pisa Centrale del servizio a doppio binario; la spesa all'uopo occorrente è preventivata di L. 99.500, non tenuto conto del valore del materiale metallico d'armamento;

4. Preventivo di L. 7300 occorrenti per l'applicazione di piastrine speciali e relativi *tirefonds* per l'aggiunta dell'11.o traverso e per l'allargamento della massicciata lungo le due curve estreme di raccordo della linea Bra-Carmagnola;

5. Contratti colle seguenti Ditte:

a) Manzi Gaetano di Pisa, per lavori di ampliamento del piano caricatore della sabbia a Viareggio;

b) Lepori Leopoldo di Colle Salvetti, adattamento locali per servizio della trazione nella stazione principale di Pisa;

c) Grillotti Mario di Montignoso, fornitura di ghiaia per la formazione della massicciata in stazione di Carrara;

d) Gazzani Narciso di Sestri-Levante per lavori di consolidamento della galleria del Rospo nella ferrovia Ligure di Levante;

e) Ghiglione Vincenzo di Ceva, ripristinamento provvisorio dell'argine stradale alla progressiva 42.560, della linea Savona-Bra;

f) Perenno Ippolito di Troffarello, risanamento della massicciata e rifacimento di binarî fra i chilometri 19.066 e 21.326 della linea Troffarello-Chieri;

g) Casalis Luigi di Brandizzo, tombinatura generale della stazione di Bra per lo smaltimento delle acque pluviali;

h) Taricco Francesco di Torino, fornitura di ghiaia per ricarico di massicciata fra i chilom. 19.066 e 21.326 della linea Troffarello-Chieri;

i) Peregrini fratelli di Milano, risanamento della massicciata sul tronco Torino Succursale-Brandizzo.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Proposta per l'impianto di un disco e di un semaforo nella stazione marittima di Venezia, con un preventivo di spesa di L. 2970;

2. Proposta per l'aggiunta di piastre d'appoggio nell'armamento della linea da Bologna a Pontelagoscuro; spesa presunta L. 2638;

3. Proposta per l'impianto di una fermata al chilometro 3.707 della linea Portogruaro-Casarsa, per la quale occorre la spesa di L. 5040;

4. Proposta di lavori di consolidamento della trincea del Trigesimo al chilom. 257.305 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze, con un preventivo di spesa di L. 50,710;

5. Proposta per il consolidamento di muro a valle della ferrovia Udine-Pontebba, fra i chilom. 57.156 e 57.260; spesa presunta L. 20.450;

6. Proposta per l'applicazione di fanaletti a n. 33 deviatoi nelle stazioni delle ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna, con una spesa di L. 3570;

7. Preventivi di L. 3810 per rinnovare le cancellate di chiusura nelle stazioni di Caravaggio e Casaletto-Vaprio, della linea Treviglio-Cremona; e di L. 2150 per il rinnovamento delle stesse cancellate nelle stazioni di Pizzighettone, Acquanegra, Manerbio e Bagnolo, della linea Pavia-Brescia;

8. Progetto dei lavori da eseguirsi per la posa del secondo binario della stazione di Colico al bivio Fuentes, con un preventivo di spesa di L. 182.200;

9. Proposta per il consolidamento del rilevato stradale fra i chilom. 171.661 e 172.672 della linea Orte-Chiusi-Firenze, con una spesa presunta di L. 76,647.50;

10. Proposta per l'esecuzione di lavori di sbancamento della seconda frana di Frassignoni, al chilom. 67 della linea Bologna-Pistoia, con una spesa di L. 26.700;

11. Preventivo di L. 4280 per il consolidamento e la sistemazione della scarpa destra del rilevato al chilom. 136.530 della linea Bologna-Piacenza;

12. Provvedimenti atti a garantire la ferrovia dalle inondazioni del Pescara fra i km. 0 + 118 e 2 + 171 della linea Pescara-Aquila-Terni — L. 51.000;

13. Costruzione della tettoia metallica nella stazione di Udine — L. 216.000;

14. Consolidamento dei due rilevati di accesso al viadotto sul Vallone Riotorto al km. 140 + 700 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze. — L. 203.712;

15. Consolidamento delle trincee situate fra i km. 7 + 610; 8 + 030; 17 + 960; 18 + 120; 23 + 850; 26 + 460; 26 + 600 della linea Porto Civitanova-Macerata. — L. 41.800.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — Il 30 scorso maggio, al Ministero dei Lavori Pubblici, fu tenuto l'esperimento di licitazione privata del primo lotto per i tronchi da S. Filippo a Zapulla della ferrovia Messina-Patti-Cerda,

Concorsero alla gara quattro ditte, e cioè: ing. Emilio Bianchi per 35,353,500 lire; Cesaroni ed Almagià 31,900,000; fratelli Marsaglia 35,502,000; Società Veneta 40,060,000.

La scheda ministeriale portava la cifra di lire 36,736,702.22, oltre la somma per le opere idrauliche portate nel capitolato.

L'appalto fu già deliberato alla Ditta Cesaroni e Almagià, la cui offerta era la più bassa fra tutte.

Ferrovia Suzzara-Ferrara. — La linea si può ritenere come ultimata da Suzzara a Sermide, salvo la stazione di Poggio Rusco nella quale i lavori pei fabbricati procedono con molta alacrità. — L'armamento è eseguito fino a Sermide, cioè per 50 chilometri circa, tanto pel binario di corsa, quanto per quelli secondari nelle stazioni.

La rimanente parte della linea, da Sermide a Ferrara, è ultimata per quanto riguarda il corpo stradale, i fabbricati delle stazioni e le cantoniere, e sono solo da ultimare due opere d'arte che interessano la Bonifica di Burana. — Il ponte a travata in

ferro sul Panaro, presso Bondeno, è completamente ultimato.

Da Suzzara a Sermide la linea potendo essere totalmente compita entro il mese di giugno, la provincia di Mantova, che è concessionaria, avrebbe l'intendimento di aprirla al pubblico servizio nei primi giorni del venturo mese di luglio.

Ferrovia Modena-Vignola. — Il primo tronco, Vignola-Spilamberto, è quasi ultimato, compreso l'armamento pel quale resta solo a completare la massicciata. Il secondo tronco, Spilamberto-S. Donnino, può pure considerarsi come finito nell'argine stradale, nei manufatti e nei fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere; mancano solo i lavori di finimento. L'armamento è già posato su quasi tutta l' estesa del tronco; manca però la massicciata. Il terzo tronco, S. Donnino-Modena è in via di ultimazione, meno i lavori di finimento e la montatura di alcune travate, possono considerarsi finiti i movimenti di terra e le opere d'arte: i fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere sono quasi ultimati. Nella stazione di Modena (della linea Sassuolo-Mirandola-Finale) si sta ampliando il fabbricato viaggiatori per renderlo adatto al servizio della nuova linea.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Consiglio d'Amministrazione della ferrovia del Gottardo ha approvato il Rapporto di gestione ed il bilancio dell'anno 1887, preparati dalla Direzione; ha fissato gli assegni ai fondi di rinnovazione e di riserve (fr. 840,259 e 129,600), il dividendo da proporsi all'Assemblea generale degli Azionisti al 5 0\|0, ed ha deciso di convocare l'Assemblea generale stessa al 30 giugno.

Per la durata della costruzione del secondo binario vennero accordati alcuni aumenti di soldo ed in vista delle straordinarie circostanze dell'esercizio del 1887 si stabilì una cifra di fr. 30,000 da distribuirsi in gratificazioni. Venne pure approvata una convenzione concernente l'uso comulativo della stazione di Goldau-Rigi.

Nei prossimi numeri pubblicheremo, come di consueto, il Rapporto del Consiglio d'Amministrazione.

Ferrovia Ginevra-Anemasse. — La inaugurazione di questa ferrovia, come abbiamo preannunciato, ebbe luogo domenica 27 scorso maggio. Il treno inaugurale partì da Ginevra il mattino alle ore 9 recando il signor Droz, consigliere federale, le autorità di Ginevra e quelle della Svizzera francese. Ad Anemasse il signor Viette, ministro dell'agricoltura in Francia, ed il signor Perréard, sindaco della città, ricevettero le autorità svizzere. Dopo il ricevimento ebbe luogo il banchetto di 400 coperti offerto dal Municipio.

Alle 5 pom. il treno inaugurale ripartì per Ginevra, ove il Governo Svizzero offrì un banchetto. La sera fuvvi rappresentazione di gala al Teatro.

Ferrovie Serbo-Turche. — In seguito al *raccordamento*, di cui abbiamo trattato ampiamente nel precedente numero, furono adottate le seguenti tariffe per i viaggiatori sulle linee raccordate tra Vienna, Costantinopoli e Salonicco: 1.a classe, 14 centesimi a chilometro; 2.a classe, centesimi 10 1\|2; 3.a classe, 7 centesimi. La tariffa per le merci non è ancora fissata.

Ferrovie Algerine. — Il *Journal Officiel* di Francia ha pubblicato il 31 scorso maggio la legge circa l'approvazione della convenzione tra la Compagnia « Franco-Algérienne » e la Compagnia dell' « Ouest-Algérien » per la cessione alla seconda dell' esercizio delle linee ferroviarie già concesse alla prima.

Ferrovie Persiane. — La *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* riferisce che il 15 giugno sarà inaugurata solennemente la ferrovia, che congiunge Teheran, capitale della Persia, col golfo Persico ed è la prima ferrovia costruita sino ad ora in Persia. Questa ferrovia è stata costruita dalla « Compagnie Générale de Chemins de fer et de Tramways en Perse, » costituitasi un anno fa a Bruxelles.

Circa gli studi e concessioni di altre ferrovie vedasi il n. 20 del *Monitore*.

— Un telegramma da Londra alla *Riforma*, in data 31 maggio u. s., conferma la notizia da noi data nel n. 20, circa un prossimo accordo tra la Persia e la Russia per riunire le ferrovie persiane, da costruirsi ed allo studio, colla Transcaspiana.

Ferrovia Transcaspiana. — Coll'apertura dell'ultimo tronco dal fiume Amu-Daria a Samarcanda, il 27 scorso maggio ebbe luogo la preannunciata inaugurazione dell'intera linea da Uzun-Ada, sul mar Caspio, a Samarcanda. Un telegramma, datato da questa città, ha così annunciato il solenne avvenimento: — « Oggi giunse il primo treno ferroviario col generale Annenkoff, accompagnato da parecchie deputazioni, da numerosi invitati esteri e giornalisti. Il treno si fermò presso la tomba di Tamerlano, dove fu ricevuto dalle autorità locali e da un'ambasciata bocariana. Una folla immensa assisteva al ricevimento. Grande entusiasmo. Ebbero luogo salve di artiglieria. Vi fu colazione per le rappresentanze ufficiali presso il generale Rosenbach. La città è pavesata. Stasera vi sarà illuminazione. »

A questo telegramma, aggiungiamo qualche particolare sul percorso ed arrivo del treno inaugurale. Dopo aver attraversato le sabbie del gran deserto d'Asia, passato l'Oxus o Amu-Daria sul suo lungo ponte di legno, e percorso lo stato di Bukara, ove i Visir dell'Emiro fecero una fantastica accoglienza, il primo treno entrò a Samarcanda.

Il generale Annenkoff lo conduceva alla testa del battaglione ferroviario, la cui banda suonava l'inno dello Czar. Seguivano i tre treni degli invitati. V'era un gran concorso di popoli dell'Asia. Il generale Rosenbach, governatore dell'Asia russa, ricevette il convoglio dinanzi l'altare ove i preti pregavano Dio di benedire questa nuova forza. Poi nei giardini di Tamerlano vi fu un banchetto di 200 coperti.

Nei dì successivi vi furono feste e balli, illuminazione di Samarcanda e corse di cavalli turcomanne.

Ecco compiuta quest'opera colossale — della quale abbiamo ripetutamente parlato nel nostro giornale durante il corso dei lavori — ideata dal generale Skobeleff ed eseguita a cura dell'altro generale Annenkoff. Essa presentò immense difficoltà di costruzione, sia per l'ostile contegno dei turcomanni dei quali attraversa il territorio, sia sopratutto per la grande instabilità del terreno in gran parte costituito da steppe arenose ove tutto mancava, a principiare dall' acqua. Il metodo tenuto per eseguire i lavori fu in particolar modo originale e caratteristico. Si immaginò un treno caserma (Oukladka), composto di enormi vagoni a due piani foggiati in guisa di case rotabili, nelle quali furono disposti, non solo gli alloggi del numeroso personale, ma altresì le officine d'ogni genere, magazzini, macelli, cantine, ecc. La celerità d'impianto conseguita da simile disposizione riuscì per modo considerevole, da raggiungere un avanzamento di circa cinque chilometri al giorno, lasciando dietro a sè quasi affatto compiuta la nuova ferrovia. A riscaldare la locomotiva si usarono i residui di natta tratti a Bakù, il gran centro petrolifero del Caucaso. La mano d'opera venne prestata da un intero battaglione di operai soldati, espressamente organizzato, cui prestavano alternato sussidio varie squadre di lavoranti persiani, turcomanni e tartari. Comunque i lavori, incominciati soltanto nel luglio

1885, permisero di aprire all' esercizio il primo tronco, da Uzun-Ada il 18 luglio 1887 e l'intera linea sino a Samarcanda il 27 scorso maggio.

Questa misura 1442 chilometri che contansi di tal modo da Uzun-Ada: 258 a Kisil-Arwatt; 477 ad Aschabad; 820 a Merw; 1064 al fiume Amu-Daria; 1164 a Bocara; 1442 a Samarcanda.

Notizie Diverse

Quantità del carbone entrato in Italia nell'ultimo quinquennio. È questa una statistica molta istruttiva; dalla quale, intanto, si deduce che, tra il primo e l'ultimo anno dello scaduto quinquennio, l'aumento della quantità del carbone, che si consuma in Italia e che vi arriva per la maggior parte dai porti di Genova e Savona, ascende a tonnellate 1,232,051.

La intiera quantità di carbone entrato in Italia nell'ultimo quinquennio è data dalla seguente statistica riassuntiva:

nel	1883	tonnellate	2,351,092
»	1884	»	2,605,051
»	1885	»	2,957,357
»	1886	»	2,927.092
»	1887	»	3,583,143

Aggiungiamo inoltre che il consumo per la Rete Mediterranea si accrebbe di quasi 60,000 tonnellate in tre anni.

Telefoni militari in Germania. — A Berlino, tra qualche giorno verranno incominciati i lavori per l'impianto d'una linea telefonica tra Berlino e Colonia. Altre linee si stabiliranno tra Colonia e i centri militari della frontiera francese e belga. Più tardi poi si studierà il modo di impiantare una rete telefonica tra Berlino e la frontiera russa.

Cassa pensioni delle ferrovie Austro-Ungariche. — Nel 1886 l'importo totale delle Casse Pensioni di tutte le ferrovie Austro-Ungariche, private e dello Stato, toccò a fiorini 42,947.246 e quello delle Casse per gli ammalati a fiorini 2,145,251. Il numero complessivo degli impiegati era di 17,234 e quello degli agenti, compresi gli operai ordinari, era di 71.603.

Le ferrovie comuni contavano nelle precedenti cifre: per 4.819 impiegati e 18.092 agenti; per 14,411.305 fiorini nelle Casse Pensioni e 846.141 fiorini nelle Casse per gli ammalati.

Le ferrovie dello Stato comprendevano: 3452 impiegati e 14,366 agenti; 6,415,111 fiorini nelle Casse Pensioni e 228,931 nelle Casse per gli ammalati.

Le ferrovie private Austriache contribuirono: per 5,560 impiegati e 25.298 operai; per 15,164.647 fiorini nelle Casse Pensioni e 760.259 fiorini nelle Casse per gli ammalati.

Alla rete dello Stato Ungarico e alle reti private Ungheresi competevano le rimanenti cifre degli impiegati, operai e fiorini.

In tutto questo movimento non sono tuttavia comprese le Società speciali per casse di risparmio ed anticipazioni; e le numerose Istituzioni ed Associazioni costituite a determinati scopi e riccamente dotate.

Trasporto di un Albergo. — Nei numeri 2 e 15 del corrente anno abbiamo accennato a questo fatto singolare; possiamo ora aggiungere qualche maggiore notizia.

Coney Island è un isolotto nelle vicinanze di New-York, dove d'estate si riversa a fiotti la popolazione della città accaldata. Ci sono, come è naturale, molti *hôtels* giganteschi, *hôtel mammut* come là li chiamano. Il più grande di questi è l'*Albergo di Brighton Beach*, un'enorme baracca di legno, senza gusto e senza arte, ma fornita di tutto il *confort* immaginabile, e capace di accomodare un migliaio di persone. L'albergo era stato costruito a parecchie centinaia di metri dalla spiaggia; ma la spiaggia è così sabbiosa e così poco consistente che a poco a poco è stata limata via, e l'albergo è, o meglio era fino a pochi giorni fa, propriamente lambito dall'Oceano. I proprietari avevano pensato di disfarlo e ricostruirlo con li stessi materiali un po' più addentro nell'isola; ma l'idea della spesa necessaria, più di un milioni di franchi, ne li dissuase. Un ingegnere suggerì loro di trasportarlo, tutto intiero, circa seicento piedi dalla spiaggia. E questo fu fatto. L'idea naturalmente, non è nuova. La novità sta nella grandezza della fabbrica trasportata e dei mezzi impiegati. Si fecero passare sotto alle fondamenta ventiquattro carri enormi costruiti appositamente; per ciascun carro si fece una breve ferrovia fino al punto dove si doveva trasportare l'albergo. Per mezzo di funi di un pollice e mezzo di diametro si legarono i carri a delle macchine locomotive. Quando tutto fu in ordine, fu dato il segnale, le locomotive fischiarono, e . . . . l'albergo partì, in mezzo agli urrà della folla stupefatta. Naturalmente il viaggio fu abbastanza lento, ma infine ci si arrivò. La spesa del trasporto, compresi tutti gli accessori, è calcolata a 50.000 dollari.

Bibliografia. — Abbiamo ricevuto dall'ing. Pietro Verole la sua recentissima pubblicazione « *Ricerche teoriche e sperimentali di Petroff sugli olii lubrificanti* » sulla quale richiamiamo l'attenzione dei nostri Lettori, tecnici ed industriali.

Parci intanto opportuna cosa il riportare la premessa dello stesso autore nella quale egli dà ragione dell'opera sua.

« Recatici alcun tempo fa in Russia onde esaminarvi una Esposizione di elettricità e studiarvi alcune questioni ferroviarie, la nostra attenzione fu ben tosto attratta dai diligenti studi che colà si fecero sulla lubrificazione in genere e specialmente su quella del materiale ferroviario. Il generale N. Petroff, direttore dell'Istituto tecnologico di S. Pietroburgo, che è tra coloro che maggiormente e con migliore successo si occuparono dell'importante argomento, volle cortesemente darci particolareggiati e precisi ragguagli intorno alle sue interessanti ricerche teoriche e sperimentali, sulle quali si fondano oramai i concetti direttivi del servizio della lubrificazione presso le principali strade ferrate russe. Noi crediamo di far cosa grata al pubblico italiano coll'esporle o discuterle il più succintamente che ci sarà possibile, essendo esse completamente ignorate tra noi, mentre permettono di giungere a conclusioni impreviste e di essenziale importanza per molte nostre industrie, e specialmente per quella importantissima dei trasporti.

« Sono li olî minerali in grado di soddisfare alle esigenze di una razionale lubrificazione? In quali condizioni e in quale modo debbono essere impiegati? Sono essi, e in quali casi, preferibili agli olî vegetali sotto i moltepl ci punti di vista della resistenza dell'attrito, del costo e del consumo del lubrificante, della conservazione delle superficî striscianti, ecc.? Ecco le tante discusse questioni che cercheremo di rischiarare ».

L'opera del Verole edita in Milano dalla tipografia Bernardoni di C. Rebeschini e C., — ha ampio corredo di calcoli e disegni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Anonima per la Ferrovia Mantova-Cremona. — I signori Azionisti sono convocati in Assemblea Generale Ordinaria per il giorno 10 giugno alle ore 12 merid., presso la Sede della Società, via Silvio Pellico, n. 12 Milano.

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — I signori Azionisti sono convocati in Assemblea Generale Ordinaria in Terni, presso la Sede della Società il giorno di venerdì 15 giugno alle ore 3 pom.

Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche. — I signori Azionisti sono convocati in Assemblea Generale Ordinaria che si terrà in Padova, presso la Sede della Società in via Eremitani, n. 3306, il 20 giugno 1888 alle ore 12 merid.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			26 Maggio	Giugno 2
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 803,50	806
»	»	Mediterranee	» 630,50	632
»	»	Sicule	» —	562
»	»	Sarde (preferenza)	» —	280
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 550	548
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 303	304
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 315	315
»	»	» 2ª emiss.	» 312	312
»	»	Centrale Toscana	» 530	531
»	»	Meridionali	» 315,50	316,50
»	»	Sarde, serie *A*	» 313	313
»	»	» serie *B*	» 316,50	316,50
»	»	» 1879	» 312	312
»	»	Pontebba	» 479	472
»	»	Nord-Milano	» 269	264
»	»	Meridionali Austriache	» 298	294,50

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città d'Acqui (12 giugno, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria dallo Stabilimento termale d'oltre Bormida alla Borgata di Lussito. Importo ridotto L. 44,900.70. (Vedi n. 16 del *Monitore*).

Comune di Bussana (S. Remo) (14 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla riedificazione del nuovo abitato di Bussana in sostituzione di quello distrutto dal terremoto del 23 febbraio 1887. Importo L. 100.000. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva L. 9000. Lavori compiuti in due anni. Deposito per spese L. 3000. Fatali 1.o luglio, ore 12 merid.

Deputazione Provinciale di Alessandria (15 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione del 2.o tronco della strada provinciale di Acqui-Sarsello. Importo L. 122.000. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva L. 12.000. Fatali 30 giugno, ore 10 ant.

Comune di Venezia (16 giugno, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di riduzione ad uso scuole comunali dello Stabile a S. Provolo al Mapp. 1372 di Castello. Importo L. 60372.31. Lavori compiuti in 180 giorni. Cauzione L. 6037.

Prefettura di Salerno (16 giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione d'un tronco del collettore Solofrano fra i ponti Piro e S. Maria a Favore nell'Agro Nocerino. Importo ridotto L. 470.40. (V. n. 19 del *Monitore*).

Intendenza di Finanza di Livorno (18 giugno, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — VENDITA di 28 lotti formanti le tre partite seguenti: — 1 o di 110.000 chilogrammi di rame rosetta ripartiti in 5 lotti del peso ciascuno di chilog. 10.000 e in altri 12 lotti del peso ciascuno di chilogrammi 5000. — 2.o di 5500 chilog. di rame malleabile in piastre, ripartiti in 5 lotti di una tonn. ciascuno, e il sesto lotto di chilog. 500. — 3.o di 4700 chilog. di rame malleabile in verghe, ripartiti in quattro lotti di una tonn. ciascuno e il quinto lotto di chilog. 700. Prezzo regolatore L. 1.50 al chil., il rame rosetta, e di L. 1.65 al chil. il rame malleabile. Deposito per ciascuno dei 5 lotti L. 1000, per gli altri L. 500 caduno. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze (19 giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla rettificazione del tronco della strada nazionale n. 42, da Pontassieve al confine colla provincia di Forlì, compreso fra l'abitato di Rocca S. Cassiano ed il secondo fosso di Campomaggio, ed alla sistemazione ed allargamento del tratto susseguente fino al luogo denominato Pantirolo (metri 4100). Importo ridotto L. 243,597.94. (Vedi n. 19 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la fornitura di altre 2300 *Infissi e Chiusure in legname* per fabbricati al quartiere Orientale in Napoli, per conto del sig. Ingegnere Enea Camisasca.

R. Prefettura di Girgenti. — L'appalto dei lavori di manutenzione e riparazione delle nuove gettate nel porto di Porto Empedocle è stato aggiudicato al sig. Molinari Angelo, Girgenti, per L. 43,361 (V. n. 15 del *Monitore*).

Comune di Ceprano. — L'appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria Palombara-Caragno fu aggiudicato al sig. Rufo Francesco per L. 41,712. (V. n. 13, 15 e 18 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (*Spezia*). La fornitura di kg. 300,000 di ferro finissimo in verghe tonde del diametro da mm. 8 a 32 per formare pernotti è stato aggiudicato al sig. Rubini Aristide col ribasso del 9.53 su lire 96,000. (V. n. 19 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

14ª Decade — Dall' 11 al 20 maggio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL' ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte gov rnative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	1.135.294 40	56.605 92	303.855 27	1.321.432 93	32 466 15	2.849.654 67	3.931 00	715 27
1887	1.145.369 91	52.897 23	265.526 39	1.261.191 96	28.036 99	2.753 022 48	3.930 00	691 71
Differenze nel 1888	— 10.075 51	+ 3.708 69	+ 38.328 88	+ 60.240 97	+ 4.429 16	+ 96.632 19	+ 1 00	+ 23 56
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	12.841 436 26	610.864 91	4.086 127 88	17.126.280 56	465.708 01	35.160.248 95	3.931 97	8.831 59
1887	12 563.436 71	613.892 52	3.718.467 67	16.932.858 53	527.180 33	34.355.835 76	3.930 00	7.632 12
Differenze nel 1888	+ 277.830 55	+ 26.972 39	+ 367 660 21	+ 193.422 03	— 61.472 32	+ 804.412 86	+ 1 19	+ 109 47
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	35.270 20	840 10	5.757 95	28.745 50	1.025 35	71.639 10	812 50	88 17
1887	37.761 74	864 20	3.934 91	26.382 36	881 60	69.827 81	722 00	96 71
Differenze nel 1888	— 2.491 54	— 24 10	+ 1.823 04	+ 2.363 14	+ 143 75	+ 1.811 29	+ 90 50	— 8 54
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	533.366 90	13.731 57	75 871 66	472 643 01	15 933 85	1.111.517 02	806 35	1.378 49
1887	486 897 08	11.043 03	52.479 48	394.491 01	15.553 31	960.466 94	706 57	1.359 34
Differenze nel 1888	+ 46.469 82	+ 2.688 54	+ 23.392 18	+ 78.149 00	+ 380 54	+ 151.050 08	+ 99 78	+ 19 15

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1888	1887	*Differenze* nel 1888	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	3.709 00	2.312 85	+ 1.396 15	32.979 25	28.855 90	+ 4 123 35
Merci	510 00	»	+ 5 0 00	8.346 65	7.221 65	+ 1.125 00
Introiti diversi	80 70	»	+ 80 70	1.478 05	1.343 15	+ 134 90
Totali	4.299 70	2.312 85	+ 1.986 85	42.703 95	37.420 70	+ 5 383 25

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società Anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni, interamente versato.

SERVIZIO dei TITOLI **Esercizio della rete Adriatica**

ESTRAZIONI delle OBBLIGAZIONI eseguitesi in Seduta pubblica il 15 maggio 1888.

Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a cominciare dal 1o ottobre 1888, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole Semestrali non scadute. — Dal 1o ottobre 1888 in poi cessano di essere fruttifere.

NB. I numeri estratti, pei titoli da 5 e da 10, sono quelli d' iscrizione delle obbligazioni, e non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (coupons).

XXIª ESTRAZIONE — Numeri d'inscrizione, comuni alla Serie A, B, C, D, E.

dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
1916	1920	84011	84015	160401	160405
3611	3615	84286	84290	162951	162955
6671	6675	84886	84890	165346	165350
10346	10350	86211	86215	168501	168505
11296	11300	89711	89715	169336	169340
13586	13590	92031	92035	170311	170315
15211	15215	93891	93895	171901	171905
15326	15330	94301	94305	173286	173290
16166	16170	97111	97115	175171	175175
17401	17405	99081	99085	183476	183480
19616	19620	102916	102920	184921	184925
23956	23960	108561	108565	186906	186910
24191	24195	108676	108680	187561	187565
26571	26575	111911	111915	195096	195100
26961	26965	113711	113715	196321	196325
31836	31840	114006	114010	196721	196725
32811	32815	116606	116610	198571	198575
33476	33480	117196	117200	198756	198760
34196	34200	118231	118235	202001	202005
34201	34205	118896	118900	206741	206745
35081	35085	121216	121220	209691	209695
38246	38250	122051	122055	210011	210015
40436	40440	123051	123055	210186	210190
42576	42580	123931	123935	211371	211375
42861	42865	124041	124045	211741	211745
43161	43165	126251	126255	211946	211950
44546	44550	126566	126570	213286	213290
45011	45015	129336	129340	215491	215495
45591	45595	129876	129880	216966	216970
45856	45860	129961	129965	219426	219430
46001	46005	131481	131485	219516	219520
49286	49290	131851	131855	220931	220935
53896	53900	132706	132710	221646	221650
54051	54055	133621	133625	225161	225165
54726	54730	137386	137390	225946	225950
54811	54815	137856	137860	227386	227390
57651	57655	138171	138175	229446	229450
59696	59700	138421	138425	230406	230410
62221	62225	140486	140490	231561	231565
64621	64625	140511	140515	232566	232570
66621	66625	141061	141065	234036	234040
67756	67760	142566	142570	236111	236115
69941	69945	143101	143105	244851	244855
71031	71035	145391	145395	246551	246555
73361	73365	146991	146995	246806	246810
74751	74755	150871	150875	247571	247575
75596	75600	153916	153920	248181	248185
76521	76525	155361	155365		
77556	77560	156061	156065	Numeri estratti in più per la serie B.	
77621	77625	157191	157195		
79756	79760	157216	157220	dal Num.	al Num.
79816	79820	158621	158625	251236	251240
82036	82040	159516	159520	252106	252110

XVIIª ESTRAZIONE — Numeri d'inscrizione della serie F.

dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
651	660	140991	141000
6361	6370	141171	141180
7261	7270	148481	148490
7441	7450	150511	150520
7671	7680	152521	152530
9851	9860	154261	154270
12891	12900	154401	154410
19741	19750	156631	156640
21661	21670	157261	157270
22121	22130	158431	158440
22361	22370	160401	160410
23211	23220	161401	161410
26071	26080	174441	174450
31091	31100	183941	183950
31801	31810	186051	186060
33911	33920	190521	190530
38311	38320	197891	197900
38511	38520	202091	202100
39201	39210	209741	209750
47251	47260	222211	222220
55751	55760	228101	228110
55801	55810	229011	229020
65221	65230	232141	232150
66151	66160	232831	232840
67901	67910	233691	233700
69451	69460	240851	240860
73461	73470	242021	242030
77481	77490	242461	242470
82571	82580	249451	249460
83401	83410	250981	250990
83791	83800	252831	252840
83951	83960	253321	253330
84341	84350	256371	255380
84601	84610	258131	250140
101621	101630	264931	264940
106341	106350	270321	270330
106621	106630	276051	276060
106881	106890	282731	282740
108531	108540	287161	287170
108781	108790	287701	287710
110321	110330		
111951	111960		
115761	115770		
117321	117330		
117971	117980		
126131	126140		
129011	129020		
131741	131750		
132011	132020		
132911	132920		
134071	134080		
135791	135800		
136231	136240		

IIIª ESTRAZIONE — Numeri d'inscrizione della serie G.

dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
2031	2040	191741	191750
10061	10070	195511	195520
11701	11710	200641	200650
11741	11750	203641	203650
15401	15410	208471	208480
16101	16110	208701	208710
17901	17910	216261	216270
17981	17990	219011	219020
20231	20240	219901	219910
21041	21050	223461	223470
23211	23220	225651	225660
27101	27110	226261	226270
30651	30660	226641	226650
41351	41360	230371	230380
47421	47430	231821	231830
50801	50810	233161	233170
51611	51620	236711	236720
52191	52200	240411	240420
55661	55670	241041	241050
56231	56240	243651	243660
58831	58840	247001	247010
62841	62850	247471	247480
66231	66240	249751	249760
69721	69730	251221	251230
74371	74380	251691	251700
75331	75340	252271	252280
76491	76500	254131	254140
76611	76620	255171	255180
85901	85910	258021	258030
86811	86820	259021	259030
90821	90830	260661	260670
91591	91600	273051	273060
100211	100220	274091	274100
100351	100360	275721	275730
102601	102610	278081	278090
111991	112000	279121	279130
114231	114240	281051	281060
122091	122100	285671	285680
124751	124760	287401	287410
126601	126610	291061	291070
141801	141810	292411	292420
142741	142750	298271	298280
144291	144300	298561	298570
150051	150060		
154891	145900		
176031	176040		
181181	181190		
181221	181230		
181991	182000		
182221	182230		
183111	183120		
184581	184590		
185021	185030		

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Firenze, 15 Maggio 1888.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1888 — Tipografia Carlo Bergonzelli, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI — Sabato, 9 Giugno 1888 — NUM. 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Abbiamo letto in questi giorni varî articoli di giornali e riviste su questo argomento, a proposito di un recente opuscolo del prof. Loria dell'Istituto di Milano.

Avevamo ricevuto anche noi lo scritto dell'egregio Professore; ma abbiamo tardato a discorrerne perchè volevamo studiare un po' l'argomento che meritava veramente una ponderata riflessione. Ora ultimato il nostro esame, dobbiamo riconoscere che se le acerbe critiche mosse al prof. Loria non sono sempre state temperate nella forma, sono però giuste nella sostanza.

I giudizi dell'egregio Professore contro i piani ferroviarî del Ministro Saracco non sono certo il frutto di un maturo studio della questione. Egli è caduto in troppe inesattezze e non ha riferito esattamente nemmeno i termini delle Convenzioni recentemente stipulate colle Società esercenti. A parte la questione del principio, è certo però che chi si rende ragione delle difficoltà di costruzione e delle condizioni effettive delle linee ora concesse, deve riconoscere che quelle Convenzioni sono assai favorevoli pel Governo: e lungi dal costituire un titolo di biasimo, fanno anzi molto onore all'abilità del Ministro dei Lavori pubblici, del resto riconosciuto come uomo assai avveduto. I dati numerosi di fatto riportati dai varî periodici non lasciano dubbio su questo punto. E siccome l'aritmetica non è un'opinione, siamo certi che il prof. Loria stesso, che è un perfetto gentiluomo, riconoscerà pel primo di aver abbordato un po' troppo superficialmente una questione che meritava di essere studiata molto intimamente e con dei dati di fatto e delle cifre indiscutibili, invece che in base a delle semplici ipotesi, e con delle conclusioni non sempre logiche e rigorose.

NB. Avevamo già preparato queste linee, quando ci giunsero all'ultimo momento, da un nostro egregio collaboratore altre osservazioni e notizie sull'argomento medesimo che, confermando e completando il nostro giudizio, pubblichiamo più innanzi nelle *Informazioni.*

RETE MEDITERRANEA

Lavori di completamento e miglioramento delle Linee

(Continuazione)

ELENCO DEI LAVORI PEL SESSENNIO 1889-95

Nel precedente numero abbiamo pubblicato la **Ripartizione delle spese nelle 12 categorie e gli schiarimenti sulle somme indicate per ciascuna categoria**; incominciamo in questo, e proseguiremo nei successivi, la pubblicazione dell'*Elenco dei lavori pel completamento e miglioramento delle linee da eseguirsi nel sessennio* 1889-95.

Per quanto riguarda il titolo e l'indole speciale di ciascuna delle 12 categorie dei lavori, rimandiamo i nostri Lettori al numero precedente. Aggiungiamo piuttosto che, serbando completamente la ripartizione dei singoli lavori per categorie, diamo per ciascuno di questi la *linea* a cui appartiene, l'*indicazione del lavoro* da compiersi, l'*importo totale* e lo *stanziamento pel sessennio* 1889-95.

CATEGORIA 1ª

Linee diverse. — Eventuali eccedenze liquidatorie per lavori e provviste in corso. — Importo totale lire 100,000; tutte pel sessennio 1889-95.

CATEGORIA 2ª

Firenze-Pisa-Livorno; Roma-Pisa; Empoli-Chiusi; Montepescali-Asciano; Roma-Napoli; Napoli-Eboli; Cancello-Avellino; Taranto-Reggio ed altre. — Costruzione di case cantoniere, ed ampliamento delle esistenti; costruzione di pozzi, cisterne, cessi e forni da pane. — Importo totale L. 3,960,000; delle quali, L. 1,000,000 nel sessennio.

CATEGORIA 3ª

Roma-Napoli. — Costruzione di muretti a secco —

Importo totale L. 1,300,000; delle quali L. 800,000 nel sessennio;

Napoli-Metaponto. — Costruzione di muretti a secco — Importo totale L. 180,000; delle quali lire 100,000 pel sessennio;

Taranto-Reggio. — Costruzione di muretti a secco — Importo totale L. 300,000; delle quali L. 200,000 pel sessennio;

Linee diverse. — Costruzione di muretti a secco ed in malta, impianto di nuove cancellate e stecconati, impianto ed allevamento di siepi vive — Importo totale lire 1,200,000; delle quali L. 600,000 pel sessennio;

Linee diverse. — Sostituzione con miglioramento di tipo di chiusure esistenti, soppressione di catene e loro sostituzione con cancelli e sbarre in vari passi a livello — Importo totale L. 480,000; delle quali L. 330,000 pel sessennio.

CATEGORIA 4ª

Torino-Cuneo. — Rifacimento binari e scambi *Trofarello-Villastellone* — Importo totale L. 25,000 tutte pel sessennio;

Torino-Savona. — Rifacimento di binarii e scambi *Carmagnola-Bra* — Importo totale L. 30,000; tutte pel sessennio;

Alessandria-Cavallermaggiore. — Rifacimento binarii e scambi *Castelnuovo S. Stefano*, *Bra Madonna del Pilone* — Importo totale L. 450,000 tutte per il sessennio;

Alessandria-Savona. — Rifacimento binarii e scambi *Acqui-S. Giuseppe* — Importo totale L. 265,000 tutte del sessennio;

Mortara-Asti. — Rifacimento binarii e scambi *Casale-Mortara* — Importo L. 675,000; delle quali L. 475,000 pel sessennio;

Mortara-Asti. — Rifacimento binarii e scambi *San Giorgio-Casale* — Importo L. 605,000; delle quali lire 405,000 pel sessennio;

Novara-Varallo. — Rifacimento binarii e scambi — Importo totale L. 240,000 tutte pel sessennio;

Gallarate-Varese. — Rifacimento binarii e scambi — Importo totale L. 465,000; delle quali L. 365,000 pel sessennio;

Gallarate-Arona. — Rifacimento binarii e scambi *Somma-Sesto Calende* — Importo totale L. 237,500; delle quali L. 187,500 pel sessennio;

Gallarate-Arona. — Rifacimento binarii e scambi *Sesto Calende-Arona* — Importo L. 320,000; delle quali L. 120,000 pel sessennio;

Firenze-Empoli Pisa-Livorno. — Rifacimento binarii e scambi — Importo totale L. 565,000; delle quali L. 415,000 pel sessennio;

Colle Salvetti-Livorno. — Rifacimento binarii e scambi — Importo totale L. 372,500; delle quali lire 322,500 pel sessennio;

Cecina-Volterra. — Rifacimento binari e scambi — Importo totale L. 730,000; delle quali lire 400,000 pel sessennio;

Asciano-Montepescali. — Rifacimento binarii e scambi — Importo totale L. 1,808,000; delle quali lire 1,330,000 pel sessennio;

Empoli-Chiusi. — Rifacimento binarii e scambi — Importo totale L. 2,312,000; delle quali lire 1,470,000 pel sessennio;

Roma-Napoli. — Rifacimento binarii e scambi in varie stazioni compresa Roma Termini — Importo totale L. 110,000 tutte pel sessennio;

Cancello-Avellino. — Rifacimento binarii e scambi — Importo totale lire 300,000; delle quali lire 200,000 pel sessennio;

Cancello-Avellino. — Rifacimento di binarii e scambi armati su dadi di pietra in diverse stazioni — Importo totale L. 50,000 tutte pel sessennio;

Napoli-Metaponto. — Rifacimento binarii e scambi — Importo totale L. 2,140,000; delle quali L. 1,500,000 pel sessennio;

Taranto-Reggio — Rifacimento binarii e scambi — Importo totale L. 8,200,000; delle quali L. 3,890,000 pel sessennio;

Sibari Cosenza. — Rifacimento binarii e scambi — Importo totale L. 1,200,000; delle quali L. 300,000 pel sessennio.

Linee diverse. — Migliorie e rinforzo dell'armamento; applicazione di piastre intermedie ai traversi che non ne sono forniti all'atto del loro ricambio — Importo totale L. 1,000,000; delle quali L. 750,000 pel sessennio.

(*Fine della 4 categoria*). (*Continua*).

BIGLIETTI E LIBRETTI A PREZZO RIDOTTO
bimestrali, individuali e collettivi, in Francia

Di *biglietti* e *libretti chilometrici*, *a validità d' un anno*, ci siamo già occupati altre volte nel corrente anno e specialmente nel n. 8, in cui abbiamo riassunti i sistemi proposti in Francia, e nel n. 17 in cui abbiamo accennato al sistema vigente in Austria.

Ritorniamo ora sull'argomento, a proposito di speciali *biglietti e libretti bimestrali*, intorno a cui l' Amministrazione delle ferrovie francesi dello Stato ha presentato all' approvazione ministeriale i progetti di tariffa.

I tre progetti riguardano la messa in vendita e in circolazione, durante tutto l'anno, delle tre seguenti speciali categorie:

1. *Biglietti d' escursione*, a prezzi ridotti per tutte le classi, sulla Rete dello Stato, con itinerario tracciato preventivamente dal viaggiatore istesso. Questi biglietti sono individuali o collettivi.

I biglietti *individuali* importano una riduzione dal 20 al 50 0[0 secondo la maggiore o minore lunghezza del percorso designato. — I biglietti *collettivi* contemplano inoltre una riduzione secondo il numero delle persone; questa riduzione è del 5 0[0 per la seconda persona e arriva sino al 25 0[0 per la sesta persona o per qualsiasi numero superiore.

Questi biglietti di escursione sono valevoli 30 giorni per i percorsi sino a 1000 chilometri; la durata della validità aumenta poi di un giorno ogni 50 chilometri di maggior percorso, senza poter tuttavia oltrepassare i 60 giorni. Anche questa durata può essere prorogata mediante il pagamento di una tassa fissa in L. 10,20 ossia del 30 0[0 sul prezzo primitivo. Questi biglietti, esclusivamente personali, dànno diritto a fermarsi in tutte le stazioni lungo il percorso segnato sul biglietto d'escursione.

2. *Biglietti chilometrici*, valevoli per due mesi con diritto di effettuare sulla Rete dello Stato, a prezzi ridotti e in tutte le classi, viaggi d'escursione senza necessità di itinerario prefissato.

Anche i biglietti chilometrici sono *individuali* o *collettivi*; essi dànno diritto ad un abbuono, calcolato preventivamente ad un tasso progressivo, sul prezzo dei biglietti ordinari pagato per un percorso superiore a 1,200 chilometri durante il periodo dei due mesi pei quali tali biglietti sono validi. Questo abbuono, che incomincia dai 1,200 chilometri, arriva al 15 per cento per 1,500 chilometri ed al 35 0[0 per 6,000 chilom. ed oltre. — I biglietti collettivi aggiungono eziandio, oltre all'abbuono precedente, un' altra riduzione supplementare del 5 0[0 per ogni persona, a partire dalla seconda; senza che questo secondo abbuono possa mai superare il 25 0[0.

Le stesse norme che regolano il rilascio dei biglietti chilo-

metrici annuali (v. n. 8 del *Monitore*) sono applicate ai biglietti bimestrali, individuali o collettivi.

3. *Libretti di buoni chilometrici* validi per due mesi con diritto a viaggiare, a prezzo ridotto ed in qualsiasi classe, sulla Rete dello Stato senza indicazione preventiva del percorso.

Anche questi libretti di buoni chilometrici sono *individuali* o *collettivi* e sono rilasciati per un percorso di almeno 1,500 chilometri. — I libretti individuali dànno diritto alla riduzione del 25 0[0 sui prezzi ordinari, per il percorso di 1,500 chilometri; questa riduzione aumenta coll' aumentare della lunghezza del percorso e tocca sino al 50 0[0 per il percorso di 6,000 chilometri. — I libretti collettivi aggiungono inoltre una riduzione graduata secondo il numero delle persone; questa riduzione è del 5 0[0 dalla seconda persona ed arriva al 25 0[0 alla sesta persona ed oltre.

La durata della validità di un libretto a buoni chilometrici può essere prorogata di 10, 20 e 30 giorni pagando un supplemento del 10, 20 o 30 0[0 sul prezzo primitivo, qualunque sia il numero dei buoni già consumati.

Le norme che regolano la vendita e l' uso dei libretti di buoni chilometrici, validi per un anno, (vedi n. 8 del *Monitore)* sono applicate ai libretti di buoni chilometrici validi per due mesi; tanto per quelli individuali, quanto per quelli collettivi.

A proposito di biglietti e libretti chilometrici — in uso od in corso di studio presso molte Amministrazioni ferroviarie — ci si fa osservare che anche in Italia, e da assai tempo, furono fatti studi.

Gli è infatti fino dal 1883 che i differenti sistemi furono studiati e discussi dalle tre cessate Amministrazioni dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali. E se fino da allora non si adottò qualcuno dei vari sistemi, ora in uso presso altri Stati, non fu tanto per diffetti o difficoltà intrinseche, quanto piuttosto perchè poco dopo ebbero corso le trattative per le nuove Convenzioni ferroviarie.

Durante le medesime e poscia, nei primi anni di loro attuazione, non è parsa opportuna cosa introdurre innovazioni di cui non ben conoscevasi la portata, tanto più che trattavasi e trattasi tuttora di esperimentare le nuove Tariffe delle Convenzioni.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE

del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea ordinaria del 26 Maggio 1888.

Signori,

I lieti pronostici che, nella relazione sul bilancio consuntivo del 1886, noi abbiamo fatto intorno ai resultati dell'esercizio del 1887, si sono avverati. Infatti i prodotti lordi della rete principale superarono di L. 7,989,258.07 quelli dell'anno 1886, avvicinandosi così alla somma di cento milioni stabilita nel contratto come prodotto iniziale, e si ebbe l'aumento di L. 1,715,554.82 nei prodotti della rete complementare. E sebbene in conseguenza del maggior traffico siano aumentate le spese d' esercizio, queste poterono contenersi in limiti abbastanza moderati, in guisa che il resultato finale dell'esercizio 1887 è riuscito assai favorevole, come voi rileverete dal Bilancio che abbiamo l'onore di presentarvi.

Proseguendo nel 1887 a dedicare l'opera nostra al perfezionamento dei diversi rami dell' esercizio, noi abbiamo pure continuato ad occuparci indefessamente della sistemazione definitiva del personale che è stato assegnato alla nostra rete.

Secondo il prospetto contenuto a pag. 9 della Relazione sul Bilancio consuntivo del 1886, il personale in servizio al 31 Dicembre di quell'anno era di 36,287 individui, repartiti come appresso:

Direzioni, servizi ed uffizi		Personale stabile	Personale provvisorio, temporaneo e avventizio a matricola	Personale avventizio	TOTALE
Direzione Gen. Rapp., Stralcio Ferrovie Romane e Casse		495	14	5	514
Direz. dei trasporti	Segreteria	52	1	—	53
	Movimento o traffico	10,689	596	409	11,694
	Trazione	3,888	198	74	4,160
Direz. dei lavori	Ufficio Centrale	313	79	12	434
	Manutenzione	8,507	1,868	2,922	13,297
	Costruzioni	82	73	1	156
Servizio del Materiale mobile		3,590	158	—	3,748
Servizio dei Magazzini		909	25	55	989
Divisione tariffe e Controllo prodotti		550	72	1	623
Ispezione sanitaria		613	6	—	619
Totali		29,718	3,090	3,479	36,287

Invece ai 31 Dicembre 1887 il personale in servizio raggiungeva il numero di 37,596 individui, distribuiti come segue fra i diversi servizi:

Direzioni, servizi ed uffici		PERSONALE stabile	provvisorio	temporaneo	avventizio	TOTALE
Direzione Gen., Rapp., Stralcio Ferrovie Romane e Casse		516	5	—	2	523
Direz. dei trasporti	Segreteria	46	3	—	1	50
	Movimento e traffico	11,182	520	—	746	12,448
	Trazione	4,155	182	—	65	4,402
Direz. dei lavori	Ufficio Centrale	4,108	23	6	7	444
	Manutenzione	9,095	1,420	14	3,093	13,622
	Costruzioni	71	4	66	1	142
Servizio del Materiale mobile		3,579	124	—	11	3,714
Servizio dei Magazzini		914	47	—	11	972
Divisione tariffe e Controllo prodotti		624	35	—	1	660
Ispezione sanitaria		600	13	—	6	619
Totali		31,190	2,376	86	3,944	37,596

Il personale si trovò così aumentato di 1309 individui al 31 Dicembre 1887.

L'ammontare degli stipendi e delle paghe, che era di L. 32,670,000 nel 1886, ascese nel 1887 a L. 33,935,000, per modo che si verificò in quest'ultimo anno l'aumento di L. 1,265,000.

Questa maggiore spesa deriva per L. 995,000 dall'avere aumentato di 1,309 individui il personale; per L. 60,000 da soprassoldi e indennità diverse che vennero compenetrate nelle competenze ordinarie; e finalmente per lire 210,000 da veri e proprii aumenti di stipendi e paghe concessi durante il 1887.

La spesa del personale sovra indicata in L. 33,935,000 non rappresenta però che le competenze ordinarie, cioè gli stipendi, le paghe e gli assegni fissi; mentre per le diverse competenze accessorie, si pagarono al personale L. 7,605,000; quindi la spesa totale è salita a L. 41,540,000.

Aggiungendo a tale somma quella di L. 1,280,000 pel contributo dell'Amministrazione Sociale alle Casse Pensioni e Soccorso, e l'altra di L. 165,000 pel suo concorso alla spesa del vestiario uniforme, si rileva che l' onere complessivo della Società pel personale è salito nell'anno 1887 a L. 42,985,000.

Tale onere sarà per riuscire maggiore nel 1888 perchè, indipendentemente dall'aumento del numero d' Impiegati e di Agenti che si renderà necessario per l' apertura di nuove linee e per le crescenti esigenze del traffico, sono già stati deliberati a favore del personale, con decorrenza dal 1° gennaio del corrente anno, alcuni aumenti negli stipendi e nelle paghe per la somma di L. 800,000 annue.

Questa somma di	L. 800,000
addizionata ad altre	» 1.400,000
precedentemente votate dal Consiglio, fa salire a	L. 2.200,000

gli aumenti conseguiti dal nostro personale dal 1° luglio 1885, fino al 1° gennaio del corrente anno. Ciò vi provi con quanta sollecitudine noi ci adoperiamo a migliorare le sue condizioni, facendolo largamente partecipare ai benefizii conseguiti dallo sviluppo del traffico e dalla semplice e forte organizzazione data ai servizi sociali.

I. — Situazione finanziaria.

Le somme realizzate dalla Società a tutto il 31 dicembre 1887, sono le seguenti:

Capitale in azioni . . .	L. 210,000,000.00
Avanzi	» 15,572,303.06
Sussidio dello Stato in lavori .	» 10,000,000.00
Sussidio dello Stato in beni Demaniali	» 10,000,000.00
Prestiti diversi	» 396,188,871.35
A questa somma sono da aggiungersi pei seguenti titoli:	
Interessi e rimborsi arretrati di titoli sorteggiati	L. 7,584,006.25
Creditori diversi	» 32,892,337.21
Gestione esercizio linee Calabro-Sicule al 30 giugno 1885, conto in liquidazione	» 24,848,242.24
Fondo di riserva dal 1.o luglio 1885	» 306,663.41
Liquidazione generale 1887 . .	» 4,510,044.30
	L. 711,902,467.82

Devonsi per contro detrarre:

L'ammontare delle costruzioni seguite dalla Società, del materiale fisso e mobile, degli approvvigionamenti e delle scorte nei magazzini sociali e delle spese di fondazione in . . L.	576,769,585.39	
Id. del titolo dei debitori diversi . »	97,402,437.90	
Id. della gestione Calabro Sicula al 30 giugno 1885, conto in liquidazione . . »	25,693,896.12	
E così in totale		L. 699,865,919.41
Rimane un attivo di Cassa e Portafoglio, al 1.o gennaio 1888, di .		L. 12,036,548.41
Per le previsioni dell'anno 1888 aggiungendo, quanto all'entrate:		
Le sovvenzioni dello Stato a' termini dell'art. 7 del Contratto di esercizio	32,058,000.00	
Il compenso per l'esercizio delle linee complem.	2,500,000.00	
Il correspettivo per lo impiego del materiale ruotabile e di esercizio	6,660,000.00	
I prodotti netti dell'esercizio in . .	3,200,000.00	
Il credito della Società per la gestione dei fondi speciali . . .	8,000,000.00	
in totale		L. 52,418,000.00
Le attività ascenderanno a		L. 64,454,548.41

Riporto delle attività		L. 64,454,548.41
Le spese essendo preventivate come segue:		
Imposte . . L	3,200,000.00	
Servizio interessi ed ammortamento . .	39,000,000.00	
Valore degli approvvigionamenti ceduti allo Stato a' sensi del Contratto . . .	5,800,000.00	
Lavori e provviste di completamento sulle linee di proprietà della Società . . .	3,000,000,00	
		L. 51,000,000.00
Avremo un'eccedenza di		L. 13,454,548.41

II. — Lavori sulle linee in esercizio.

I lavori eseguiti durante l'anno 1887, sulle linee della rete Adriatica sono stati classati a seconda di quanto è stabilito nel capitolato di esercizio della rete stessa, e cioè:

a) Lavori in conto dell' allegato *B*, distinguendo quelli che fanno carico allo Stato dagli altri a debito della Società.

b) Lavori sulle linee di proprietà Sociale non compresi nell'allegato *B*.

c) Lavori in conto del primo fondo di riserva istituito per provvedere ai danni cagionati da forza maggiore, così alle linee dello Stato come a quelle della Società.

I lavori imputati alla prima di queste categorie, per quanto si riferisce al debito dello Stato, sono quelli indicati in un apposito quadro; e fra di essi sono più specialmente da menzionare:

Ampliamento delle stazioni di Mantova, Ferrara ed altre di minore importanza.

Costruzione di una casa per la fermata di Castelferretti sulla linea Ancona Foligno e adattamento di altre case esistenti per l'impianto di una nuova fermata in ognuna delle due linee Venezia-Peschiera e Padova-Pontelagoscuro.

Continuazione del fabbricato viaggiatori nella stazione di Pistoia, del quale fu aperta al pubblico servizio la parte centrale e l'ala verso Pisa.

Costruzione di un sesto magazzino merci alla stazione marittima di Venezia e di piani caricatori in altre secondarie stazioni ed adattamenti di locali per servizi merci a grande e piccola velocità.

Impianto dell'illuminazione a gas nella stazione di Cremona e nel nuovo scalo merci di Parma e miglioramenti nell'illuminazione di altre stazioni.

Costruzione di una officina per le riparazioni da eseguirsi dal Servizio Trazione, di un magazzino per lo stesso servizio e di un fabbricato per gli scaldapiedi a Roma; ampliamento dell' officina di Trazione e sistemazione di locali per dormitori del personale viaggiante a Bologna.

Continuazione dei lavori di ampliamento per le officine e per il gasogeno di Verona.

Costruzione di un locale per le poste a Parma ed ampliamento dell'ufficio dei pacchi postali a Bologna.

Rifacimenti di binari in acciaio per la complessiva lunghezza di circa cento chilometri dei quali 64 sulle linee ex Alta Italia e 36 sulle ex Romane.

Aumenti di binari ed impianto di nuovi scambi e congegni fissi nelle stazioni di Bologna, Firenze, Modena, Parma, Terni, Mestre, Udine, Chiusi, Arezzo ed altre di minore importanza.

Risanamento e completamento della massicciata di oltre 80 mila metri cubi, dei quali 60 mila sulle linee ex Alta Italia e 20 mila sulla rete ex Romana.

Rinforzo e sistemazione del ponte metallico sull' Adda, consolidamento e radicale sistemazione di molti altri manufatti.

Continuazione dei lavori di consolidamento del corpo stradale nella stazione di Piteccio sulla linea Bologna-Pistoia mediante la costruzione di un viadotto a 12 arcate di 8 metri di luce ciascuna.

Costruzione di un ponte metallico a tre luci di m. 7.50 ognuna sul binario di allacciamento fra la linea Pistoiese e la Livornese presso la stazione di Firenze nonchè altre opere di miglioramento per la sicurezza del transito su molti ponti metallici.

I lavori della categoria stessa facienti carico alla Società sono registrati in apposito quadro e principali fra di essi resultano:

Il rifacimento in acciaio di oltre 73 chilometri di binario già armato con rotaie di ferro: la costruzione della platea al ponte sul fiume Vomano nonchè i lavori relativi all'impianto, ampliamento e sistemazione dei vari servizi nelle stazioni di: Riccione, Pescara, Maddaloni, Alanno, Torre Passeri, Ortanova, Termoli, Barletta, S. Pietro Vernotico, Squinzano, Corigliano d'Otranto e Maglie.

Furono pure proseguiti i lavori per l'ampliamento e la sistemazione del rifornitore di Ostuni.

Nuovi uffici postali furono costruiti nelle stazioni di Bari e Montesilvano, e nella stazione di Ancona venne provveduto all'adattamento dei locali ad uso del Comando militare permanente e si iniziarono e proseguirono i lavori per la sistemazione della vecchia officina mattonelle ad uso magazzino del materiale fisso.

Si costruì un dormitorio per i macchinisti nella stazione di Castelbolognese, un magazzino per la Manutenzione ed una cantina nella stazione di Cesena, un magazzino merci nella stazione di Mondolfo-Marotta, un piano caricatore nella stazione di San Basilio Mottola, un magazzino, un piano caricatore ed un locale per deposito di materie grasse e lampisteria nella stazione di Savignano Greci e furono impiantati nuovi binari nelle officine di Napoli.

I lavori eseguiti a spese della Società sulle linee costruite in dipendenza della Convenzione 28 aprile 1881 approvata con legge 23 luglio stesso anno e non compresi nell'Allegato *B*, risultano da un prospetto e fra questi i principali furono:

I consolidamenti eseguiti in alcune trincee della linea Aquila-Rieti, le difese eseguite contro il Velino, l'ampliamento della stazione di Sella di Corno, i miglioramenti alla presa d'acqua per il rifornitore di Antrodoco e la condotta da detto rifornitore ai nuovi edifici della stazione per i bisogni del servizio e del personale.

Sulla linea Terni-Rieti fu eseguita la copertura del canale Cervino con una volta continua, furono costruiti due nuovi ponticelli e venne collocata una vasca sussidiaria al rifornitore di Stroncone.

In altro quadro sono indicati tutti i lavori eseguiti in conto del primo fondo di riserva tanto sulle linee di proprietà dello Stato quanto su quelle di proprietà Sociale. I principali fra i detti lavori furono:

Sulle linee dello Stato: il consolidamento dei rilevati stradali fra i km. 135 + 600 della linea Milano-Peschiera ed in corrispondenza della valle del Budrione sulla Mantova-Modena.

Riparazione ai danni cagionati dall'incendio ai fabbricati viaggiatori della stazione di Perugia e dalla bufera a Vicenza.

Costruzione di una tettoia metallica per lo scalo merci di Bologna in sostituzione di quella in legno incendiatasi nel 1886.

Formazione di nuove scogliere sulle linee Mestre-Cormons, Udine-Pontebba ed Orte-Falconara; sbancamento delle frane di Frassignone e di Piteccio (Bologna-Pistoia) con movimento di circa 64 mila metri cubi di materie; deviazione provvisoria alla frana Costa presso Rignano (Firenze-Chiusi) ed altri minori lavori a manufatti d'altre linee.

Sulle linee della Società: le gettate di scogliere lungo la linea Foggia-Napoli per la complessiva lunghezza di 272 metri, le difese a sponda destra del fiume Vomano (Ancona-Foggia) e le riparazioni ai guasti arrecati alla ferrovia dalle piene del fiume Pescara.

Vennero inoltre ripristinati e riconsegnati al proprietario i terreni già occupati per la deviazione provvisoria all'uscita verso Foggia della stazione di Ancona per far luogo alla galleria ed alle altre opere eseguite a consolidamento della frana colà manifestatasi.

Fu aggiunta una nuova luce ad un ponticello della linea Ancona-Foggia; consolidata una casa cantoniera della linea Foggia Monopoli; sistemata e consolidata la condotta d'acqua al rifornitore di Castellaneta; fu eseguito un parziale ricarico della massicciata sul tronco Cervaro-Candela; venne consolidata la trincea al km. 1 + 700 della linea Benevento-Campobasso; sulla linea Aquila-Rieti furono ricaricate le scogliere a difesa dei ponti sul Velino, risanata ed aumentata la massicciata nel piazzale della stazione di Antrodoco ed eseguiti altri lavori di consolidamento in diversi punti della linea danneggiati dalle alluvioni dell'ottobre scorso.

Per il completamento delle linee della rete secondaria furono eseguite le opere segnate in un apposito quadro e fra queste sono principalmente da notare:

Ampliamento delle stazioni di Faenza, Lugo, Ponte San Pietro, Piadena, Attigliano, Foggia e Zollino in dipendenza degli innesti nelle medesime delle nuove linee complementari.

Consolidamento delle trincee di Monterotondo e di Breda sulla Brescia-Iseo e dei rilevati di un tratto rispettivamente delle linee Adria-Loreo, Parma-Piadena e Bologna-San Giovanni in Persiceto.

Armamento del primo tratto di binario della linea Bologna-Verona, compreso fra il bivio Ferrara ed il cavalcavia della Longara.

Completamento e ricarico della massicciata in diversi tratti delle linee Sondrio Colico-Chiavenna, Mantova-Legnago, Mestre-Portogruaro, Adria-Chioggia, Casalmaggiore-Piadena, Porto Civitanova-Macerata, Ascoli-San Benedetto e Candela-Rocchetta Melfi.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Nei giorni scorsi si sono riuniti a Roma i signori Comm. Massa, Borgnini e Billia per discutere coll'onorevole Ministro Saracco intorno alle modificazioni, richieste dalla Commissione parlamentare, ai contratti di costruzione recentemente stipulati e già approvati dalle Assemblee degli azionisti delle rispettive Società.

Sappiamo che molte modificazioni tendenti a chiarire i concetti degli articoli vennero senz'altro accettate; altre riferentisi alle annualità durante il periodo della costruzione vennero pure in parte accolte; rimase soltanto in sospeso la questione dei tracciati e dei progetti definitivi delle linee.

Le Società dichiararono di non poter acccettare, massime quella della Rete Adriatica, che la designazione dell'andamento delle linee mediante i punti principali pei quali dovranno passare, e di non poter accogliere la domanda della presentazione immediata dei progetti definitivi, dovendo questi essere redatti in alcuni particolari al momento della esecuzione delle opere, e perchè la facoltà lasciata d'introdurre, salvo

l'approvazione del Goveno, delle varianti, rendeva superflua tale presentazione.

Il Ministro presenterà gli ultimi accordi colle Società alla Commissione parlamentare, e crediamo voglia far questione di gabinetto sulla loro approvazione.

A noi non resta che far voti perchè il progetto di legge venga subito discusso affine di porre in grado le Società di preparare tutti gli elementi onde nella primavera prossima i lavori possano venire intrapresi dovunque, e non si perda così un'altra campagna utile di esecuzione delle opere.

><

La Deputazione provinciale di Mantova, concessionaria della costruzione e dell'esercizio della linea ferroviaria di 4ª categoria da Suzzara a Ferrara, nell'intendimento di esaudire i desideri delle popolazioni interessate, ha presentato domanda al R. Ispettorato generale per ottenere che verso la metà del corrente mese venga effettuata la visita di ricognizione dei due primi tronchi da Suzzara a Quistello e da Quistello a Sermide della suddetta ferrovia, onde determinare se sono suscettibili di essere aperti allo esercizio.

Ci consta che sarebbe desiderio della predetta Amministrazione provinciale che l'apertura parziale della linea potesse aver luogo il 1° luglio p. v., ciò che deve ritenersi possibile essendo oramai i predetti due tronchi ultimati.

><

Ci si riferisce che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto al R. Ispettorato generale i provvedimenti che in seguito agli studi fatti ed agli accordi intervenuti fra di essa e la Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo, proporrebbe di attuare a favore dei vini italiani destinati all'esportazione. A tale effetto la predetta Amministrazione in unione a quella del Mediterraneo, ha studiato e presentato uno schema di tariffa a piccola velocità ed a treno completo pel trasporto di vini nazionali destinati all'estero, la quale sarebbe applicabile, in via di esperimento per la campagna 1888-89, a favore di tutte quelle Ditte che ne domandassero l'applicazione.

><

Sappiamo che il Consiglio federale Svizzero ha rivolto ai Governi che si sono fatti rappresentare alla conferenza di Berna sui trasporti delle merci per ferrovia, una nota circolare con la quale si proporrebbe la convocazione di una conferenza definitiva per la firma della convenzione su tale materia.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo (Servizio delle costruzioni) ha presentato al R. Ispettorato generale i progetti esecutivi dei seguenti tronchi della ferrovia Eboli-Reggio (Litoranea):

1. Tronco Diamante-Belvedere della lunghezza di m. 7,904.50 e del costo totale di L. 4,403,000;

2. Tronco da Acquappesa a Fuscaldo, della lunghezza di m. 9,995.50 e dell'importo presunto di lire 5,708,000;

3. Tronco da Amantea a Nocera Terinese, della lunghezza di m. 13,813.05 e dell'importo preventivato di L. 7,557,000;

4. Tronco da Orsomarzo a Diamante della lunghezza di m. 9,410 e dell'importo complessivo di L. 4,423,000.

Dei preindicati progetti cureremo di dare qualche dettagliata informazione in un prossimo numero del giornale.

><

Durante il mese di aprile p. p. sulle ferrovie componenti la rete Mediterranea si ebbe un prodotto

complessivo di	L.	10,299,694.57
che unite al prodotto dei mesi precedenti dell'esercizio corrente di	»	88,790,155.74
danno un prodotto totale dal 1° luglio 1887 al 30 aprile p. p. di . .	»	99,089,850.31

Nei periodi corrispondenti dell'esercizio precedente si ottenne invece:

in aprile	L.	9,734,264.42
nei mesi precedenti	»	82,535,618.55
ed in totale	»	92,269,882.97

Cosicchè nell'esercizio corrente si ha il seguente aumento in confronto dell'esercizio precedente;

mese di aprile	L.	565,430.15
mesi precedenti	»	6,254,537.19
totale	L.	6,819,967.34

><

Durante il mese di aprile p. p. le linee componenti la rete Adriatica hanno dato un prodotto totale di lire 8,160,852.76.

Questa somma unita a quella di L. 76,480,161.48, che rappresenta il prodotto ottenuto nei mesi precedenti del corrente esercizio, fa salire il prodotto totale avutosi dal 1° luglio 1887 al 30 aprile 1888 a lire 84,641,014.24.

In questo stesso periodo di tempo, la navigazione del Lago di Garda ha dato un prodotto di L. 105,634.46.

><

La Commissione incaricata dell'esame degli esperimenti del pneumoforo del sig. Ing. C. Valle, appoggiata ai risultati ottenuti nelle esperienze fatte, ha manifestato l'avviso che l'apparecchio medesimo sia meritevole di essere preso in considerazione e convenga di estendere la esperienza sopra più vasta scala per avere la sanzione pratica dell'apparecchio in tutte le circostanze di esercizio.

><

Sappiamo che in data 5 andante la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per appalto dei lavori di rinforzo dei ponti in ferro Sacco 1°, Sacco 2° e Sacco 3° della linea Roma-Napoli. Importo dei lavori appaltati L. 63,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 22 corrente.

><

Il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici una istanza del Comizio Agrario di Pisa tendente ad ottenere che la stazione di Migliarino venga ammessa al servizio delle merci tanto a grande che a piccola velocità, assicurando il Comizio stesso che una tale disposizione gioverebbe grandemente agli interessi delle popolazioni agricole dei Comuni di Vecchiano e di San Giuliano il cui territorio è molto ferace.

><

Ci consta che la Camera di Commercio ed Arti di di Genova ha indirizzato un suo memoriale al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale cerca di dimostrare che la nuova tariffa unica per gli scali ferroviarî del porto di Genova non tutela sufficientemente gli interessi del commercio locale e fa voti perchè sia modificata in guisa che essa venga applicata in ragione della distanza media reale calcolata secondo i criteri dalla Camera medesima esposti nel suo memoriale.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato la petizione di che trattasi, per i possibili riguardi al Ministero dei Lavori Pubblici.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha dato le necessarie disposizioni per la istituzione in via di esperimento dei biglietti normali di andata e ritorno delle tre classi fra Padova e Lonigo.

><

Sappiamo che la Compagnia Reale delle strade ferrate Sarde si è dichiarata disposta di accettare, mantenendo ferme le basi di tariffa in vigore sulla propria rete, la estensione alla medesima di tutte le concessioni speciali indicate nella appendice I, allegato E ai capitolati di esercizio delle tre maggiori reti ferroviarie, escludendo soltanto la concessione 15ª riguardante gli operai viaggianti in comitiva.

><

Siamo informati che il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha consentito che per la ferrovia da Suzzara a Ferrara vengano adottate le tariffe in vigore sulle tre grandi reti ferroviarie.

><

Diamo le informazioni che abbiamo promesso intorno al progetto esecutivo del tronco da Belvedere a Capo Bonifati della ferrovia Eboli-Reggio litoranea.

Questo tronco di ferrovia misura la lunghezza di m. 6,765.36 e la spesa preventivata per la sua costruzione ammonta a L. 2,861,000.00 compresi gli imprevisti e le spese generali di amministrazione, ossia in media L. 422,000 per chilometro.

Il progetto di massima studiato dalla Direzione tecnica governativa di Reggio Calabria dava i seguenti dati: lunghezza metri 6,749.50 — costo totale lire 2,354,000 — costo medio chilometrico L. 349,000.

Il maggior costo del progetto sociale in confronto di quello governativo dipende da varie aggiunte per opere non previste od insufficienti, dalla maggiore lunghezza prevista per la stazione di Capo-Bonifati e da un più importante sviluppo di binarî nella medesima, nonchè da aumento nei prezzi.

L'andamento planimetrico del tronco non ha curve di raggio inferiore a m. 500; e nell'altimetria la pendenza massima non supera il 5 per mille.

Le opere d'arte da costruire sono 37, delle quali 33 minori con una luce complessiva di m. 59 e n. 4 speciali, cioè: un ponte in ferro retto a tre luci, le laterali di m. 15.90 e la centrale di m. 18,20 sul torrente Sant'Antonio; un ponte in ferro obliquo di tre luci di cui la centrale di m. 24.08 e le laterali di m. 19.47 sul torrente Gineto; un ponte in ferro obliquo di m. 20 sul torrente Parisi; un ponte retto in ferro sul torrente San Pietro di m. 30 d'apertura.

Lungo il tronco è proposta la sola stazione di Capo Bonifati — Le case cantoniere da costruire per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono 6, tutte doppie — L'armamento dovrà essere formato con rotaie del tipo Vignole, in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9 e del peso di Kg. 36 per metro corrente, poggiate su undici traversi e collegate fra loro a giunto sospeso.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio ferroviario;

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato il progetto d'appalto dei lavori per la condotta d'acqua da derivarsi dal Rivo d'Adda per il rifornitore della stazione di Ronco Scrivia della ferrovia Succursale dei Giovi, pei quali lavori è preventivata la spesa di L. 61,400;

2. Che possa approvarsi il progetto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa Lastrucci, onde sopire le controversie insorte nel collaudo e nella liquidazione dei lavori di costruzione della stazione di Ascoli Piceno (linea Ascoli-San Benedetto) eseguiti dalla Impresa medesima;

3. Che sia meritevole dell'approvazione ministeriale l'atto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa colla Impresa Gentili, relativo alla penalità di multa per ritardo nell'esecuzione dei lavori di costruzione delle travate metalliche del ponte sul Lusenzo, lungo il tronco Lusenzo-Chioggia della ferrovia Adria-Chioggia, ed alla domanda di maggiori compensi fatta dalla Impresa medesima;

4. Che con talune avvertenze e con le modificazioni ed i suggerimenti formulati dal Consiglio Superiore dei LL. PP. possano approvarsi il preventivo della spesa ed i progetti di appalto per la conterminazione della proprietà ferroviaria lungo le linee Savona-Bra e Cairo-Acqui; nonchè le proposte formulate per la esecuzione dei lavori;

5. Che possa essere approvato il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali relativo all'ampliamento della stazione di Ravenna, pel quale è presunta la spesa di L. 115,920, ammettendosi che all'esecuzione dei lavori ed al riparto della spesa medesima si proceda nel modo proposto.

Lo stesso Consiglio ha inoltre dato il proprio parere: *a)* su di una domanda della Ditta Tassara Filippo e Comp. per ottenere il pagamento degli interessi sulle somme dovutegli per somministrazione di ferri minuti per armamento delle ferrovie complementari, che sarebbero state pagate alla Ditta medesima con ritardo; *b)* su di una vertenza esistente fra l'Amministrazione governativa e la Impresa Medici relativa al pagamento del premio pattuito a favore della Impresa medesima per l'acceleramento dei lavori di costruzione del tronco da Rutino a Vallo nella ferrovia da Battipaglia a Castrocucco.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Domanda Ansaldo per alzamento di muro a Sestri-Levante a distanza ridotta dalla linea Genova-Ventimiglia;

2. Domanda Moreno per alzamento di muro in Comune di Bordighera a distanza ridotta dalla linea Genova-Ventimiglia;

3. Progetto d'una casa cantoniera al kl. 65+772 lungo la linea Bologna-Piacenza;

4. Progetto di un binario di raccordamento della tramvia a vapore Torino-Gassino-Brusasco con la fornace Dassetto;

5. Perizia per lavori di completamento del tronco Mantova-Cerea nella ferrovia Mantova-Legnago.

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate:

L. 5,000 per costruzione di un tombino alla progr. 4,237 e dall'argine stradale fra le progr. 4,292 e 4,331 della linea Asti-Castagnole;

L. 1,000 per riordino delle chiusure nelle stazioni di Camogli, S. Margherita e Rapallo lungo la linea Pisa-Genova;

L. 800 per prolungamento di m. 50 del binario morto detto della Pesa in stazione di Milano Porta Ticinese;

L. 1,827.50 per costruzione d'un riparo alle funi delle gru scorrevoli nel riparto calderai nelle nuove officine di Torino.

Il giorno 13 maggio u. s. il sig. Ing. Leonardo Loria, professore di strade ferrate al R. Istituto Tecnico Superiore di Milano, tenne una conferenza sulle costruzioni ferroviarie e sul modo con cui, a suo parere, si dovrebbe procedere al completamento della Rete ferroviaria italiana.

In quella conferenza, che venne poi stampata e largamente diffusa in Milano, il professor Loria sostiene due punti principali:

1° che i contratti per costruzione di nuove linee, testè stipulati dal Governo colle Società esercenti, sono enormemente gravosi pel Governo stesso e contengono dei correspettivi molto superiori al giusto;

2° che nella costruzione delle nuove linee si debba mutare radicalmente sistema, vale a dire che si debbano eseguire con modalità e concetti affatto economici, dandone le concessioni a piccole Società private, possibilmente locali.

Noi, leggendo quella conferenza, restammo assai meravigliati specialmente per la asserzione indicata al 1° punto. Difatti che una simile accusa possa essere lanciata da un giornale politico, incompetente in materia e spinto da mire partigiane, questo si può ancora spiegare; ma che una persona seria come il professor Loria si faccia eco di così gravi accuse davanti al Collegio degli Ingegneri di Milano non si potrebbe ammettere che nel solo caso in cui avesse dei dati positivi di fatto su cui basarsi. Ora questi dati gli mancavano perchè confessa egli stesso, e son queste parole sue testuali che: « non conoscendo nè i progetti nè i preventivi delle diverse linee non posso esprimere un giudizio assoluto sulle cifre anzidette. »

Egli arriva dunque alla conclusione suesposta, la quale, diaciamolo pure, è un po' arrischiata unicamente col paragonare l'importo delle nuove linee, che oscilla intorno alle 400 mila lire al chilometro, con quello delle linee già costrutte che è alquanto inferiore. Egli però non ha riflettuto che le linee finora costrutte sono le più facili e che il costo delle nuove linee anche di quelle che eseguisce attualmente il Governo è di molto superiore e che, ad esempio, la Parma-Spezia costerà 830 mila lire al chilometro; la Faenza-Firenze 730 mila ed i tronchi della Eboli-Reggio, già aperti all'esercizio, quantunque cadenti in terreni poco accidentati, raggiungono però le 498 mila lire al chilometro, prezzi tutti superiori a quelli pattuiti nelle nuove convenzioni.

Un altro argomento di cui si è valso il professor Loria, per dimostrare esagerate le cifre pattuite, è il loro confronto con le somme esposte nella legge del 1879. L'avanzare un tale argomento, dopo che da parecchi anni non si fa che lamentare le tristi condizioni del nostro bilancio dei lavori pubblici e da tutti unanimemente se ne fa risalire la causa alle insufficienti previsioni di quella legge, è, a parer nostro e per non dire di più, un'ingenuità, sapendosi da tutti come all'atto pratico furono superate quelle previsioni.

Da quanto abbiamo esposto si comprenderà di leggieri come l'opuscolo del professor Loria abbia attirata l'attenzione delle persone competenti in materia ferroviaria e suscitata una polemica. Questa fu così viva che il Collegio degli Ingegneri di Milano, prima di pronunciare un voto sulla quistione sollevata dal professor Loria, credette di tener una pubblica adunanza, invitando ad intervenirvi tutti coloro che si interessano di cose ferroviarie, affinchè una maggior luce si facesse sulla quistione.

Quella adunanza ebbe luogo infatti in Milano giovedì 7 corr. Prima però che incominciasse la discussione, il professor Loria dichiarò che, o perchè egli si fosse spiegato male o perchè fosse stato frainteso, era stata data alla sua conferenza un'interpretazione ben lontana dai suoi concetti. Egli non aveva mai avuto l'intenzione di asserire che i prezzi pattuiti colle Società ferroviarie per la costruzione delle nuove linee non fossero equi e basati sul vero, ma di avere voluto osservare soltanto come, il prezzo di circa 400 mila lire al chilometro, che risulta per queste nuove linee, arrecherà un non lieve aggravio allo Stato, e se non fosse il caso di adottare delle modalità economiche di costruzioni, le quali se anche permettessero di risparmiare soltanto 100 mila lire al chilometro recherebbero non di meno allo Stato un vantaggio di ben 100 milioni. Udimmo con piacere simile dichiarazione, ma non di meno dobbiamo osservare come l'opuscolo del professor Loria fosse da tutti stato interpretato nel senso da noi esposto.

Chiarita così la cosa venne intavolata la discussione, alla quale presero parte gli Ingegneri Lampugnani, Parravicini, Campiglio, Pini ed altri; ma lo spazio mancandoci per accennare anche sommariamente gli interessanti discorsi pronunciati, ci riserviamo di farlo nel prossimo numero con quello sviluppo che merita l'importanza della questione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Progetto riguardante il risanamento della massicciata sui tronchi: Asti-Annono, fra le progressive 56.435 e 65,025, e Felizzano-Solero, fra le progressive 75,939 e 81,700; la spesa all'uopo preventivata ascende a L. 273,000;

2. Preventivo della spesa di L. 4150 occorrenti per lo sgombro del materiale franato e per la sistemazione della trincea del Colombaio, al chilometro 201 della linea Asciano-Montepescali;

3. Preventivo di L. 4622.50 necessarie per provvedere al prolungamento dei marciapiedi nella stazione di Laigueglia, linea Genova-Ventimiglia;

4. Proposta di proroga di concessione di prezzo speciale a favore delle ditte Polli, Indemini e Del Bo per trasporto di laterizi dalla stazione di Bressano a quelle di Milano e di Rogoredo;

5. Preventivo della spesa di L. 2150 occorrenti per l'impianto d'un disco con soneria elettrica a protezione della stazione di Varese.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione al Ministero dei Lavori pubblici le seguenti proposte:

1. Di sistemazione del fabbricato che serviva ad uso di rifornitore nella stazione di Piacenza, spesa L. 5930;

2. Della spesa di L. 8340 per maggiori lavori di ricostruzione di muri di rivestimento in alcune gallerie della linea da Udine a Pontebba;

3. Dell'appalto per la fornitura dei serramenti occorrenti pei fabbricati della stazione di Merone-Ponte Nuovo, per le case cantoniere del tronco di raccordo con la strada ferrata Milano-Erba e per i cessi isolati delle stazioni e fermate del tronco Oggiono-Camerlata, spesa preventivata L. 8574.08;

4. Della proroga di concessione di prezzo speciale a favore della ditta Giovanni Rossi di Schio per trasporti a piccola velocità di filati e tessuti, da Vicenza a Napoli;

5. Del risanamento e pel completamento della massicciata lungo la linea da Udine a Pontebba; la spesa ritenuta necessaria ammonta a L. 351,600;

6. Dell'impianto di una gru idraulica allo scalo merci succursale nella stazione di Bologna, spesa prevista L. 2840;

7. Del rifacimento in acciaio di n. 9 deviatoi lungo la linea da Padova a Pontelagoscuro, con un preventivo di spesa di L. 10,600;

8. Del rifacimento in acciaio di m. 9760 di binario in ferro lungo la linea Orte-Foligno-Falconara, con una spesa complessiva di L. 83,640;

9. Dell'esecuzione dei lavori relativi all'ampliamento ed alla condottura d'acqua della stazione di Sanseverino, linea Macerata-Albacina, in base al progetto già approvato dal R. Governo, L. 56,100.

Ferrovia Faenza-Firenze. — L'appalto della fornitura di 41 deviatoi con cuore in acciaio fuso capovolgibili e relative cassette di manovra, delle quali 14 con disco fanale, occorrenti per l'armamento delle stazioni di S. Cassiano, San Martino e Marradi, comprese nel tronco da Fognano a Marradi, della ferrovia Faenza-Firenze, è stato aggiudicato alla Società Anonima Ausiliare di Strade ferrate, Tramvie e Lavori Pubblici a Torino, per L. 41,217.85. (V. n. 20 del *Monitore, Notizie Italiane*).

Ferrovia Bologna-Verona. — Nella corrente settimana si fecero le prove degli 8 ponti metallici costrutti sul tronco Persiceto-Crevalcuore della linea da Bologna a Verona; le prove riuscirono egregiamente.

Questi ponti furono fabbricati dalla Società Veneta per costruzioni ed imprese pubbliche.

Ferrovia Arezzo Stia. — I lavori di questa linea, quantunque sieno stati ritardati dall'inverno scorso rigidissimo e dalle pioggie prolungate, trovansi a tal punto da poter presagire che la linea sarà aperta all'esercizio nell'agosto p. v. Infatti i movimenti di terra possono considerarsi ultimati, non restando da completare che un breve tratto di rilevato; le opere d'arte sono finite e così può dirsi dei fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere, pei quali sono ben pochi i lavori mancanti; le travate metalliche sono già in opera, meno una; l'armamento è posato per circa 40 chilometri; la massicciata è completa per 22 chilometri a sezione regolare, la rimanente percorrenza è sprovvista di ghiaia; i lavori di congiunzione della nuova linea colla stazione di Arezzo, sono finiti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Assemblea Generale.* — I signori Azionisti della ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni Svizzeri che assunsero l'obbligo di corrispondere delle sovvenzioni all'Impresa ferroviaria del Gottardo, sono convocati in Assemblea generale ordinaria che avrà luogo sabato 30 giugno corr., alle ore 10 ant. nel palazzo d'Amministrazione della ferrovia del Gottardo.

L'ordine del giorno è il seguente:

1. Presentazione del sedicesimo rapporto sulla gestione della Direzione del Consiglio d'Amministrazione e dei conti e bilanci per il 1887.

2. Fissazione del dividendo da pagarsi per il 1887.

3. Rinnovazione della nomina del Presidente sortente dal Consiglio di Amministrazione sig. Colonnello Rieter.

4. Nomina di 3 membri e 3 supplenti della Commissione di revisione dei conti (Art. 53 dello Statuto).

— *La posa del secondo binario.* — A quanto si scrive alla *Nuova Gazzetta di Zurigo*, la posa del secondo binario sul tronco Faido-Rodi della ferrovia del Gottardo procede regolarmente, ma non molto rapidamente; su questo tronco trovandosi il tunnel retto di Dazio con 350 metri di lunghezza, il tunnel a spirale di Freggio di 1568 m., il tunnel retto Monte Piottino di 147 m., il tunnel retto Pardorea di 275 m., il tunnel a spirale di Prato di 1557 m., il tunnel retto di Boscerina di 43 m., e finalmente il tunnel retto di Polmengo di 286 m. ossia complessivamente 4226 m. in tunnel. Si aggiungano tre lunghi ponti sul Ticino, il taglio della roccia, forti muri di sostegno ed altre opere d'arte. Questo tronco esige i più difficili ed i più costosi lavori, che vogliono moltissimo tempo e cure. Ogni giorno si presentano nuove difficoltà che devono essere superate dagli studi dei tecnici e dalla sorveglianza di tutto il personale.

Ove poi si pensi che attualmente quel tronco è giornalmente percorso da almeno quaranta treni, senza che mai siasi verificata alcuna interruzione, è possibile comprendere quanta difficoltà presentano questi lavori ed in quali condizioni sono intrapresi. In tutti i luoghi, specialmente nei tunnels, si lavora giorno e notte con febbrile attività nei periodi fra un treno e l'altro. In alcune località i lavori possono proseguire senza interruzione, anche durante il passaggio dei treni, in altre si dovettero costrurre speciali ripari e prendere speciali misure di sorveglianza.

Ferrovie Turche. — Un *iradè* ha accordato alla Società delle strade ferrate di Smirne-Cassaba la concessione di una strada di raccordamento da un punto presso Magnesia ad altro punto presso Soma.

Ferrovie Spagnuole. — Un decreto reale ha autorizzata la cessione alla « Madrid and Portugal direct railway

Company » della linea da Avila a Salamanca, che misura una lunghezza di 100 chilometri.

La società si è costituita col capitale di 950,000 lire sterline ossia: 325,000 in obbligazioni, 325,000 in azioni di preferenza al 6 per 0[0, 300,000 in azioni ordinarie.

La costruzione della ferrovia fu assunta a *forfait*, per la totalità del capitale sociale, dai signori Martineau Seyncour e C.ia che si sono obbligati a compiere la linea prima della fine del 1889.

Ferrovia Transcaspiana. — Narrando, nell'ultimo numero, dell'inaugurazione della ferrovia Transcaspiana, abbiamo accennato al treno caserma *(Oukhladka)*, ad uso della direzione e degli operai il quale avanzava sulla linea col progredire dei lavori lungo la medesima.

Aggiungiamo ora una più minuta descrizione di questo treno:

Il primo vagone che è a due piani, come tutti gli altri, serve di alloggio al generale Annenkoff, direttore della costruzione. Al piano inferiore si trovano il suo studio, la sua camera da letto e quella del suo segretario; il piano superiore è abitato dai domestici e dagli interpreti.

Il secondo vagone contiene la sala da pranzo comune, dove possono entrare venti persone. Il terzo vagone serve da cucina.

Il quarto da magazzino di provvisioni. I tre vagoni successivi servono di alloggio agli ufficiali e sono ammobigliati con lusso, con tappeti, pelliccie e stoffe regalate loro dall'Emiro di Bokara.

I piani superiori di questi tre vagoni sono occupati dai servi e dai palafrenieri.

I cavalli da sella degli ufficiali vivono all'aria aperta.

Il vagone seguente serve di ufficio di posta e telegrafo; poi viene il vagone ospedale coll'alloggio del medico e del farmacista. Gli altri vagoni sono occupati dai soldati.

Ferrovie Algerine. — Il 31 scorso maggio ebbe luogo l'inaugurazione della sezione da Haussonvillers a Tizi-Ouzou; ed il giorno 3 del corrente mese ebbe luogo la inaugurazione ufficiale della intera linea da Algeri a Tizi-Ouzou, lunga 107 chilometri, che il treno percorre in 5 ore e 10 minuti.

Ferrovie Senegalliane. — Le ultime notizie pervenute dall'alto Senegal annunciano che la ferrovia da Kayes a Bafoulabè è ora aperta all'esercizio in tutta la sua lunghezza.

Ferrovie al Congo Portoghese. — La *Vossische Zeitung* annuncia che il governo portoghese ha concesso alla Società delle ferrovie Transafricane la concessione e l'esercizio d'una ferrovia di 357 chilom. da Saint-Paul de Loanda, sull'Oceano Atlantico, ad Ambaca, città dell'interno. La prima sezione di questa linea, lunga 67 chilometri, fu aperta all'esercizio sin dal 3 marzo scorso.

Ferrovie Austro-Ungariche. — Il Ministro austriaco del commercio ha presentato alla Camera dei Deputati il progetto di legge per la costruzione della ferrovia transalpina di Eisenerz Vordemberg nella Stiria. La concessione della ferrovia fu fatta alla Società delle miniere delle Alpi austriache con una garanzia d'interesse fissata a fiorini 166,687 per i primi 75 anni ed a fiorini 89,941 per i 15 seguenti.

La ferrovia misurerà 197 chilometri, per i quali il costo di costruzione fu valutato a 42 milioni di fiorini; essa poi sarà tenuta in esercizio dalla Regia delle ferrovie dello Stato per conto della Società concessionaria.

Ferrovie Finlandesi. — La Dieta della Finlandia ha deliberato che i 15 milioni di marchi, rappresentanti il prodotto netto dell'esecizio delle ferrovie del granducato, siano impiegati nella costruzione delle seguenti nuove linee:

1. Da Kavala a Kolka; lunghezza, 50 verste; costo di costruzione 2,147,000 markkaa.

2. Da Wasa o Nicolaistadt a Porto-Wasa; lunghezza, minore di una versta; prezzo di costruzione 50,000 markkaa;

3. Linea Vibourg-Björneborg; lunghezza, una versta e mezza; prezzo 205,000 markkaa;

4. Linea Tammerbours - Björneborg; prezzo 1,600,000 markkaa.

5. Linea da Vibourg-Joonsuu per il borgo Andrea alla città di Serdobol; lunghezzza, 220 verste; costo di costruzione 11,000,000 markkaa. Un raccordamento di questa linea, lungo 27 verste, unirà il borgo Andrea alla cateratta d'Imatra.

Un prestito sarà contratto nell'interno al 4 0[0, per completare la somma necessaria alla costruzione delle linee precitate.

A pronta intelligenza dei numeri che riguardano la lunghezza ed il costo di tali linee, aggiungiamo che la *versta* equivale a metri 1066,79 e che la *markka* equivale alla nostra lira.

Notizie Diverse

Nuovo ponte sul Tevere. — Mercoledì 5 corrente, il Re, passando sul nuovo ponte Garibaldi a Roma, lo inaugurò.

Il nuovo ponte, destinato a collegare il centro della città col Trastevere, è un'importante opera d'arte. Esso consta di 2 grandi arcate in ferro, di 55 metri di corda ciascuna e 5 di freccia. Il pilone centrale, segna nella parte superiore 12 metri di larghezza.

Le grandi spalle e il pilone furono fondate ad aria compressa, toccando una profondità di 15 metri sotto la magra del fiume e riposano sopra uno strato di sabbia argillosa, compatta.

A valle di ciascuna spalla una scalinata permette di scendere alla banchina dei muraglioni.

Le spalle e la pila centrale sono decorate con grandi bugnati di travertino e con fascie e cornici a larghe proporzioni.

Le fondazioni delle spalle e del pilone hanno assorbito 22,377 metri di muratura; per la decorazione furono impiegati 2.242 m. c. di travertino e 370 di granito e per le restanti opere murarie furono impiegati 13,605 m. c. di altri materiali.

La larghezza del ponte è di 20 metri: i marciapiedi sono di 4 metri ciascuno: la parte carreggiabile di 12 metri.

Il nuovo ponte costa circa 3 milioni e 600 mila lire; esso fu incominciato alla fine del 1884.

Una mina gigantesca. — Domenica, 3 corrente, presso Civitavecchia, veniva esplosa la gigantesca mina praticata dall'Impresa Belluni-Basevi assuntrice dei lavori di ingrandimento di quel porto.

La carica di dinamite introdotta nella mina era di ben *sedici quintali*.

Alla pressione di un bottone elettrico collocato a qualche centinaio di metri la mina esplodeva producendo un disgregamento, uno spostamento di oltre *centocinquantamila* tonnellate di pietra.

Il risultato fu appunto quello che era stato calcolato.

Il felice esito venne salutato dagli applausi di quanti assistevano al gigantesco scoppio.

Non il menomo incidente nè la più piccola disgrazia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

EMISSIONI

Società Italiana per le strade ferrate secondarie della Sardegna. — Autorizzata con R. Decreto del 1.o agosto 1886, la quale possiede un capitale interamente versato di 15 milioni di lire, è venuta nella determinazione di emettere 32.600 obbligazioni per un capitale nominale di L. 16,300.000 in rela-

zione alla espressa facoltà accordatale nell'atto di concessione e secondo le norme del vigente Codice di commercio.

Le Obbligazioni, di L. 500 nominali ciascuna, produrranno l'interesse del 4 0[0 all'anno netto da ogni imposta, e saranno ammortizzabili in 88 anni in valuta italiana, incominciando dal 1.o luglio 1889.

L'emissione è stata assunta da un Consorzio formato dalla *Banca Nazionale* nel Regno, dalla *Banca Generale* e dalla *Banca di Torino*, il quale offre queste Obbligazioni alla pubblica sottoscrizione al prezzo di 442.50 per ogni obbligazione.

La sottoscrizione sarà aperta il giorno 11 corrente presso tutte le Sedi dei detti Istituti.

CONVOCAZIONI.

Ferrovia Mantova-Modena. — Gli Azionisti di questa Società sono convocati in Assemblea generale ordinaria per il giorno di martedì 26 giugno corrente alle ore 3 pom. nei locali della Società in Torino.

Società Anonima delle Ferrovie Secondarie Romane. — Gli Azionisti sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel 28 corrente alle ore 3 pom. presso la Banca Generale in Roma.

Ferrovia del Gottardo. — L'Assemblea Generale è convocata pel 30 corrente. *(V. Notizie Ferr. Estere)*.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Navigazione Generale Italiana. — I signori portatori delle Obbligazioni R. Rubattino e C. sono prevenuti che essendosi proceduto alla sedicesima Estrazione di una delle Serie componenti quel prestito, ne venne estratta la Serie Y che sarà rimborsabile a partire dal 30 giugno corrente.

Navigazione Generale Italiana. — I portatori delle obbligazioni 4 0[0 da L. 1000 in oro, garentite sui redditi della ferrovia Tunisi-Goletta, sono prevenuti che, essendosi proceduto il 1.o maggio 1888, al sorteggio delle 12 obbligazioni rimborsabili dal 30 giugno corr., ne sono usciti i seguenti numeri:

4264 1261 4261 3189 3308 6841 4994 2687
2656 2753 0308 6226.

Il rimborso sarà eseguito, a partire dal 30 corr.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

				2 Giugno	Giugno 9
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L.	806	808,50
»	»	Mediterranee	»	632	637
»	»	Sicule	»	562	—
»	»	Sarde (preferenza)	»	280	275
»	»	Palermo Marsala-Trapani	»	390	390
»	»	Gottardo	»	—	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	»	548	549
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	304	302
»	»	Monte Cenere	»	—	—
»	»	Novara Seregno	»	250	247,50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	315	315
»	»	» 2ª emiss.	»	312	306
»	»	Centrale Toscana	»	531	530
»	»	Meridionali	»	316,50	315,75
»	»	Sarde, serie *A*	»	313	312
»	»	» serie *B*	»	316,50	316,50
»	»	» 1879	»	312	311,50
»	»	Pontebba	»	472	475
»	»	Nord-Milano	»	264	263
»	»	Meridionali Austriache	»	294,50	298

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino (18 giugno, ore 12 merid., definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del 6.o tronco dalla foce di Piobbico al molino dei Galleotti, lunghezza m. 5810, della strada provinciale di Serie che dal confine di Città di Castello per Apecchio e Piobbico mette alla nazionale Flaminia in Acqualagna. Importo ridotto L. 102,996.15. (V. n. 13 e 19 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Porto Maurizio (18 giugno, ore 10 ant., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 33, dal Piemonte ad Oneglia, compreso fra l'asse del Ponte sul Tanaro, confine della provincia di Porto Maurizio con quella di Cuneo e l'incontro della traversa della città di Oneglia (metri 45.052) escluse le traverse del Forte centrale di Nava e degli abitati di Pieve di Tecco e di Oneglia (metri 1069. Importo ridotto L. 22,214.43. (V. n. 17 e 20 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze (19 giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla rettificazione del tronco della strada nazionale n. 42, da Pontassieve al confine colla provincia di Forlì, compreso fra l'abitato di Rocca S. Cassiano ed il secondo fosso di Campomaggio, ed alla sistemazione ed allargamento del tratto susseguente fino al luogo denominato Pantirolo (metri 4400). Importo ridotto L. 243,597.94. (Vedi n. 19 del *Monitore*).

R. Prefettura della Provincia di Torino (20 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco della strada nazionale n. 25, dalla stazione ferroviaria d'Oulx al confine francese sul Monginevro, compreso fra il ponte sul rivo Solomiac e quello sul rivo Mollieres, della lunghezza di metri 2192,87. Importo L. 62.500. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 5 luglio, ore 11 ant.

R. Prefettura di Genova (22 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada Comunale obbligatoria che da Monterosso al Mare, mette alla Stazione ferroviaria omonima, in territorio del Comune di Monterosso al Mare. (metri 489.67). Importo L. 52.500. Lavori ultimati in 2 anni. Cauzione provvisoria L. 2600. Cauzione definitiva L. 5200. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Caltanissetta (22 giugno, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorreti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 73, compreso fra piazza Armerina ed il ponte sul torrente Gigliotto, della lunghezza di metri 13.842, esclusa la traversa di piazza Armerina, della lunghezza di metri 283. Importo ridotto lire 15,052.29. (V. n. 16 e 19 del *Monitore*).

Municipio di Mola di Bari (23 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori seguenti: *a)* Nella costruzione di un moletto di congiunzione fra la testata di ponente del molo esistente e la spiaggia continua; *b)* Nella sistemazione della testata di Levante del molo esistente; *c)* Nel completamento dell'attuale muraglione; *d)* Nel rifiorimento della vecchia scogliera e della testata di Levante. Importo dei lavori L. 68,100. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici (23 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 12 detta Vallarsa, compresa fra Torrebelvicino ed il confine Austro-Ungarico sul piano della Fugazza e precisamente a partire da m. 39 superiormente al termine chilometrico n. 3 da Schio, in Torrebelvicino, fino al confine sopraindicato (metri 16.001) esclusa la traversa di Torrebelvicino, (metri 135). Importo annuo L. 4.740. Cauzione provvisoria lire 700. Cauzione definitiva mezza annata.

Comune di Grotte (Girgenti) (23 guigno, ore 12 mer., fatali). — Appalto del basolato del corso Garibaldi di questo Comune con pietra lavica e marciapiedi ai margini. Importo ridotto L. 113.850. (Vedi n. 20 del *Monitore*).

R. Prefettura della Provincia di Molise (23 giugno, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto delle maggiori opere occorrenti pel completamento del 7.o tronco della strada provinciale di 2.a serie n. 40 compreso tra S. Elia a Pianisi e la comunale di Colletorio. Importo L. 40,220,00. Lavori compiuti in mesi sei. Cauzione provvisoria L. 1030. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a destinarsi.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Napoli (25 giugno, ore 10 ant., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione ordinaria ed alle riparazioni dei danni dei torrenti di Somma e Vesuvio, pel triennio dal 1.o luglio 1888, e più precisamente dal giorno dell'effettiva consegna, a tutto giugno 1891. Importo ridotto L. 41.850. (V. n. 16 e 20 del *Monitore*).

Prefettura dell' Umbria (25 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del 3.o tronco della strada provinciale n. 193, compreso fra il confine di Morro Rivodutri ed il ponte sul torrente Fuscello in Provincia di Aquila. Importo L. 48.380. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva L. 4900. Fatali 16 luglio, ore 12 merid.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e fornitura in opera di tutte le tettoie metalliche, e della grande Cupola Centrale della *Galleria Umberto I*, in Napoli, per conto dell'Impresa Deserti e Fantoni e della Società dell'Esquilino.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Genova. — L'appalto per la fornitura e posa in opera di chiusura metalliche avvolgibili attorno alle tettoie dei Ponti Spinola, San Teodoro e Mercanzie, nel Porto di Genova, è stato aggiudicato al signor Corrado Luppola, Genova, che offrì il ribasso del 26 0[0 su L. 110,000. (V. n. 18 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Pavia. — L'appalto dei lavori per il rialzo, ingrosso ed imbancamento per la definitiva sistemazione del tratto d'argine destro di Po, fra la rampa provinciale Pavia-Broni e la Chiavica Camatta, nel compresorio idraulico di Mezzamico-Albaredo Arnaboldi, fu aggiudicato al sig. Rizzi Luigi col ribasso del 2,10 0[0 su lire 126,370. (V. n. 19 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Spezia). — L'appalto per la costruzione dei locali per deposito di materiali sulla costa orientale del Golfo di Spezia, è stato aggiudicato al sig. ing. Franco Ettore, Spezia, per L. 370,040.40. (V. n. 15 e 20 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Rovigo. — L'appalto dei lavori pel completamento della difesa frontale a due tratte saltuarie dell'argine sinistro del Po di Venezia, è stato aggiudicato al signor Virgilio Sireni, col ribasso del 34 0[0 su lire 143,950. (Vedi n. 20 del *Monitore*.

Direzione del Genio Militare di Venezia. — L'appalto per la costruzione di lavori varî stradali nei dintorni di Valle di Cadore, è stato aggiudicato al signor Poma Raffaello, Belluno, per L. 100,080. (Vedi n. 20 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Milano. — L'appalto delle opere di riparazione alla difesa in buzzoni nella sponda sinistra del Po in Comune di S. Stefano, ecc., fu aggiudicato al signor Luigi Rizzi, col ribasso del 24.81 0[0 su L. 111.400. (V. n. 20 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

15ª Decade — Dall' 21 al 31 maggio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL' ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1888	1.232.171 81	55.386 80	349.740 33	1.435.234 72	39 068 35	3.111.642 04	3.984 00	781 03
1887	1.208.934 00	58.758 55	362.311 54	1.375.451 20	43,569 02	3.049.114 31	3.980 00	766 71
Differenze nel 1888	+ 23.237 84	— 3.371 75	— 12.571 21	+ 59.823 52	— 4.590 67	+ 6[illegible] 527 73	+ 4 00	+ 14 92
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1888	14 073 439 10	696.251 71	4.435 868 21	18.561.555 28	504.776 36	38.271.890 59	3.981 39	9.612 70
1887	13.772.370 71	672.651 07	4 080.7[illegible]9 21	18 308.309 73	570.839 35	37.404.950 07	3.980 00	8.398 23
Differenze nel 1888	+ 301.068 39	+ 23.600 64	+ 355 059 00	+ 253.245 55	— 66.06[illegible] 99	+ 866.940 9	+ 1 39	+ 214 47

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1888	46.784 80	860 10	5.179 90	51.346 85	1.371 50	105.543 15	812 50	129 90
1887	48.893 92	913 57	5.912 69	47.228 18	1.533 22	104.511 58	740 82	141 08
Differenze nel 1888	— 2.209 12	— 53 47	— 732 79	+ 4.118 67	— 161 72	+ 1.031 57	+ 71 68	— 11 18
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1888	580.151 70	14.591 67	81.051 56	523 989 89	17 305 35	1.2[illegible]7.090 17	806 80	1.508 54
1887	535.791 00	11.956 60	58 422 17	441.722 22	17 086 53	1,064.978 52	709 07	1,501 94
Differenze nel 1888	+ 44.360 70	+ 2.635 07	+ 22.629 39	+ 82.267 67	+ 218 82	+ 152.111 65	+ 97 73	+ 6 60

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1888	PRODOTTI DELLA DECADE 1887	PRODOTTI DELLA DECADE Differenze nel 1888	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1888	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1887	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO Differenze nel 1888
Viaggiatori	5.365 15	3.[illegible]17 10	+ 2.218 05	38.344 49	32.003 90	+ 6 341 10
Merci	980 70	1,225 61	— 221 91	9.327 35	8.447 29	+ 880 06
Introiti diversi	129 80	198 95	— 69 15	1.607 85	1.512 10	+ 65 75
TOTALI	6 475 65	4.571 69	+ 1.903 96	49.279 60	41.99[illegible] 39	+ 7 287 21

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 21 *al* 31 *Maggio* 1888.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio: Rete principale	4050	4027		
» secondaria	531 4581	510 4537	44	—
Media in esercizio	4570	4422	148	—
Viaggiatori	1,436,726.80	1,346,602.93	90,123.87	—
Bagagli e Cani	63,950 05	59,320 45	4,629.60	—
Merci a G. e P. V. accel.a	328 985.64	301.475 59	27,510.05	—
Merci a P. V.	1,650,974 11	1,656,940.20	—	5,966.09
(2) TOTALE	3,480,636.60	3,364,339.17	116,297 43	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 31 *Maggio* 1888.

Viaggiatori	43,095,355 88	40,499,653.59	2,595,702.29	—
Bagagli e Cani	2,157,665 28	1,961 986 67	195,678.61	—
Merci a G. e P. V. acc.a	10,730,329 32	9,818 872 68	911,456.64	—
Merci a P. V.	52,638,899 76	50,089,009.31	2,549,890 45	—
(2) TOTALE	108,622,250.24	102,369,522.25	6,252,727.99	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	764.14	745.81	18.33	—
riassuntivo	23,904 54	23,286.97	617.57	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).
2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.
3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 31 *Maggio* 1888

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil 33	Chil. 77	Chil.16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori.	4,224.10	13,525.95	1,160.60	7,063 70	1,390.70	3,160.25	3,554.00	4,694.25	6,532.25	1,571 65	1,554.95	6,048.25
Bagagli.	113.40	276.00	26.35	163.25	8.10	52.10	4.80	26.90	32.75	19.10	20.70	153.00
Merci G. V. ed Accel.	514.45	2,373.85	123 95	647.30	1,804.95	364.10	20.70	117.30	215.10	87.65	»	125 60
Id. P. V.	3,515.45	5,250.80	1,421.90	10,683 20	2,351 35	697.80	698.35	80 05	955.50	326.95	»	995.00
Totali.	8,367.40	21,432.60	2,732.80	18.557.45	5,555.10	4,274.25	4,277.85	4,918.50	7,735.60	2,0 5.35	1,575 65	7,321 85

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Aprile 1888.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	13,765.80	452.45	14,218.25
Torino-Ciriè-Lanzo	» 32	31,678.30	9.093.45	40,771.75
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	15,513.45	10,662.45	26,175.90
Santhià-Biella	» 30	27,116.77	24,407.88	51,524.65
Fossano-Mondovì	» 24	3.965.40	361.25	4,326.65
Sassi-Superga	» 3	4,033.95	»	4,033.95
Basaluzzo-Frugarolo		735.25	178.50	913.75
TOTALE		96,808.92	45,155.98	141,964.90

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

Sede e Direzione; Napoli, 24, Via Medina

DIRETTA DAL COMM. ING. FRANCESCO KOSSUTH

Opifici Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben 3704 ponti metallici e di 197,400 metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di n. 800 veicoli ferroviarî, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di n. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA

Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

SOCIETA' ANONIMA METALLURGICA

TARDY E BENECH
SAVONA

CAPITALE SOCIALE VERSATO L. 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I *(Poutrelles)*, Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali Città d'Italia.

FABBRICA
DI LIME E CHIODI
PASTORI E SESTI

Corso S. Martino e Piazza S. Martino, 1 — Torino

AUG.e COURTIAL

TORINO — VIALE STUPINIGI 3, (CAVALCAVIA VIA NIZZA)

FNDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

PONTI E TETTOIE IN FERRO

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMVIE

ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA

GRU FISSE E SCORREVOLI

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.

TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO

ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO

Premiato all'Esposizione di Torino 1884.

GRANITI
ROSSO E BIANCO

N. DELLA-CASA

BAVENO (Lago MAGGIORE)

Le **Livret-Chaix continental** donne chaque mois la nomenclature des lignes de chemins de fer récemment ouvertes à l'exploitation dans les différents pays de l'Europe, avec l'indication de leur étendue kilométrique. Ce renseignement, qui fait connaître les nouveaux débouchés ouverts au commerce et à l'industrie, est, en outre, éminemment utile pour la mise au courant des cartes et des document statistiques. En vente dans les gares et les librairies, et à la **Librairie Chaix**, rue Bergère, 20, Paris. Prix: partie française, 1 fr. 50; partie étrangère, 2 francs.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze - Capitale L. 230 milioni interamente versati.

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Servizi diretti

Milano-Firenze, Milano-Brindisi

per la via più rapida e meno costosa di Piacenza-Bologna.

Milano-Roma

via Firenze, e

Milano-Napoli

via Foggia

SENZA TRASBORDO

Partenza da	Milano	ore	11.55 ant. —	9.40 pom.
Arrivo	a Firenze	»	9.40 pom. —	7.10 ant.
»	a Roma	»	6 20 ant. —	2.55 pom.

Partenza da	Milano	ore	9.40 pom.	—
Arrivo	a Foggia	»	4.10 pom.	—
»	a Napoli	»	10 - pom.	—
»	a Brindisi	»	10.45 pom.	—

Partenza da	Roma	ore	12 05 pom. —	11.05 pom.
Arrivo	a Firenze	»	7.10 pom. —	6.10 ant.
»	a Milano	»	5.47 ant. —	5 - pom.

Partenza da	Brindisi	ore	4.27 pom.	—
»	Napoli	»	5.12 pom.	—
»	Foggia	»	10.30 pom.	—
Arrivo	a Milano	»	5 - pom.	—

Servizio settimanale coi treni celeri della Valigia Indiana, Modane-Torino-Piacenza-Bologna-Foggia-Brindisi e viceversa, in corrispondenza coi piroscafi della Società Peninsulare ed Orientale per e dalle Indie.

Corrispondenze marittime a Brindisi per l'Oriente. Partenza dopo l'arrivo del diretto delle 10.45 pom.

Navigazione Generale Italiana (mezzanotte) mercoledì per Corfù, Pireo e Costantinopoli, coincidenza al Pireo per Salonicco e Smirne alternatamente; domenica per Corfù, coincidenza col Lloyd per Pireo e Costantinopoli e colla Navigazione Ellenica.

Navigazione Panellenica, martedì e sabato (mezzanotte).

Navigazione Ellenica, venerdì (mezzanotte).

(Per Patrasso e quindi in ferrovia per Atene)

Lloyd Austro Ungarico, venerdì (mezzanotte) per Corfù, Pireo e Smirne, Domenica, ore una ant. per Alessandria d'Egitto.

Prezzi dei biglietti per corsa semplice

Milano-Firenze
I classe L. 43.40 — II classe L. 30.40

Milano-Roma
I classe L. 82.70 — II classe L. 57.90

Milano-Brindisi
I classe L. 121.45 — II classe L. 85.05

Milano-Napoli
I classe L. 117.00 — II classe L. 81.90

Servizio con carrozze speciali di lusso

(Pullmann - Sleeping-cars - Carrozze a letti, ecc.)

Ai sopraindicati servizi diretti senza trasbordo sono anche assegnate le seguenti carrozze speciali di lusso, cioè

Fra Milano e Roma circola nei due sensi una carrozza di lusso sistema Pullmann, con posti a letto comuni e camerini a due o tre letti oltre a gabinetti di toilette e ritirate separate per signori e signore, nonchè un salotto ad uso Buffet.

Prezzi per ogni posto, oltre i biglietti di 1ª classe:

Da	Milano	a Firenze	o viceversa	L.	11.50
»	Firenze	a Roma	»	»	9.50
»	Bologna	a Roma	»	»	15.00
»	Milano	a Roma	»	»	21.00

Fra Bologna e Roma, coi treni 7, 8, 48 e 49, circola nei due sensi una carrozza a letti.

Prezzi dovuti per ogni posto, oltre il biglietto di 1ª classe:

Da	Bologna	a Firenze	o viceversa	L.	4.15
»	Firenze	a Roma	»	»	9.85
»	Bologna	a Roma	»	»	14.00

Fra Milano e Napoli circola nei due sensi una carrozza con letti.

Prezzi per ogni posto, oltre il biglietto di 1ª classe:

Da	Milano	a Bologna	o viceversa	L.	6.75
»	Milano	a Ancona	»	»	13.10
»	Milano	a Foggia	»	»	23.10
»	Milano	a Napoli	»	»	29.25
»	Bologna	a Ancona	»	»	6.35
»	Bologna	a Foggia	»	»	16.40
»	Bologna	a Napoli	»	»	22.55
»	Ancona	a Foggia	»	»	10.05
»	Ancona	a Napoli	»	»	16.20
»	Foggia	a Napoli	»	»	6.20

NB. Per i percorsi intermedî fra due punti estremi è dovuta l'intera sopratassa.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI — Sabato, 16 Giugno 1888 — NUM. 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Adempiendo alla promessa fatta nel numero precedente, riporteremo oggi i principali discorsi pronunciati e le deliberazioni prese nell'adunanza tenutasi il 7 corrente a Milano per discutere la quistione delle nuove costruzioni stata sollevata dal signor Prof. Loria. Dobbiamo però avvertire i nostri lettori che non abbiamo la pretesa di dare un resoconto dettagliato della seduta, perchè ragioni di spazio ce lo vieterebbero, ma unicamente di esporre le idee più importanti che vennero svolte.

In principio di seduta prese la parola il signor Prof. Loria, dichiarando che dai commenti fatti, da vari giornali alla sua Conferenza, egli aveva dovuto convincersi che i suoi concetti erano stati male interpretati, e che teneva pertanto a dissipare qualunque equivoco in proposito. Non ho mai avuto, egli disse, l'intenzione di asserire che i prezzi pattuiti dall'on. Saracco colle Società ferroviarie per la costruzione delle nuove linee, fossero esagerati e non corrispondenti al vero, ma soltanto di richiamare l'attenzione pubblica, sopra il costo assai elevato di quelle linee che raggiunge la cifra di circa 400,000 lire al chilometro e sul forte aggravio che ne deriverà al bilancio dello Stato. Ho voluto quindi dimostrare l'opportunità che si costruissero le nuove linee con modalità e concetti economici, riducendone così notevolmente la spesa di costruzione.

È un errore il credere che una ferrovia economica rechi minori vantaggi alle Provincie che attraversa, che una ferrovia ordinaria, perchè anzi è tutto l'opposto che succede e mi sarà facile dimostrarlo. Le ferrovie ordinarie di poco traffico e di scarsi prodotti, come saranno quelle che si dovranno costruire, non potranno avere che un limitatissimo servizio di treni; due o tre in ogni direzione, e ciò è naturale perchè la spesa del treno chilometro che sale a 3 lire o 3 lire e 50 cent., rende passivo l'esercizio. Sulle linee invece esercitate con metodi economici vale a dire con locomotive piccole, con materiale leggero, con poco personale, la spesa del treno chilometro si può mantenere al disotto anche di una lira, e si possono pertanto avere cinque o sei coppie di treni in luogo di due o tre, con grande vantaggio delle popolazioni.

Queste ferrovie però di interesse locale, non dovrebbero concedersi alle grandi Società ferroviarie, ma sibbene a piccole Società che ne assumino la costruzione e ne facciano l'esercizio, perchè quest'ultime unite da legami più stretti alle popolazioni ne sanno anche meglio assecondare i desideri che non le prime che sono rappresentate sul luogo soltanto dai loro funzionari. Queste piccole Società poi, considerate come affluenti di trasporti della rete principale dovrebbero essere aiutate e favorite dalle grandi Società.

Per quelle linee finalmente per cui non fosse possibile adottare un tale sistema, credo conveniente che lo Stato ne eseguisca direttamente la costruzione disponendo egli di un personale tecnico competentissimo e di meriti pari agli ingegneri sociali. Finora è vero che lo Stato non si dimostrò buon costruttore, ma ciò è forse dovuto all'aver concentrato in un uomo solo tanto la sorveglianza dell'esercizio quanto le costruzioni, e ritengo perciò che si dovrebbe separare il servizio delle costruzioni dall'Ispettorato sull'esercizio delle ferrovie, formandone una Direzione speciale e ponendo alla sua testa una persona nata, vissuta e consumata nelle costruzioni ferroviarie e che sia dotata di idee larghe e liberali e di grande pratica della materia.

Queste in riassunto sono le parole dette dal sig. Ing. Loria, che cercammo di esporre il più esattamente che ci fu possibile, quantunque contrarie alle nostre opinioni, affinchè i nostri lettori possano farsi un'idea anche degli argomenti dei nostri oppositori.

Si alzò poi a parlare il sig. Ing. Lampugnani e ci rincresce di non poter fare che un'incompleta esposizione del suo discorso, il che gli farà perdere gran parte della sua efficacia. Egli esordì col dire di non aver potuto assistere alla Conferenza del professore Loria, ma di averne letto l'opuscolo, il quale fece anche su di lui l'impressione che si accusasse il Ministro Saracco di avere pattuito colle Società dei prezzi esorbitanti per la costruzione delle nuove linee. Per arrivare a simile conclusione, si fa il confronto, egli disse, nell'opuscolo del sig. Prof. Loria fra il costo delle ferrovie finora costrutte in Italia (1), e quello delle

(1) Questo prezzo è di L. 291,000 per l'Alta Italia, di lire 282,000 per le Romane, di L. 267,000 per le Meridionali e di L. 253,000 per le Calabro-Sicule, come rilevasi dall'opuscolo del sig. Professore Loria.

nuove linee che risulta assai maggiore. Si deve però riflettere che in Italia come altrove, si incominciò dalla costruzione delle linee più facili e dalle più importanti le quali correndo quasi parallele alle grandi strade nazionali e provinciali ed attraversando in generale vaste pianure o percorrendo il fondo di larghe vallate non presentano, nella maggior parte dei casi, grandi difficoltà di costruzione. Fra queste ferrovie parecchie ve ne sono che costarono, in causa delle suesposte circostanze, assai meno di 200,000 lire al chilometro e questi prezzi applicati su tutto il loro sviluppo, che per la sola Bologna-Ancona-Otranto è di 600 chilometri, compensa il maggior costo delle linee, relativamente poco numerose, che attraversano le Alpi o gli Appennini e tende così a far ribassare il costo medio complessivo.

In quanto poi al paragone stabilito fra i prezzi pattuiti per la costruzione delle linee concesse alle Società ferroviarie e quelli preventivati per quelle stesse linee colla Legge 29 luglio 1879, esso non regge affatto, sapendosi ormai da tutti il modo affatto sommario con cui vennero fatti quei preventivi, i quali non avevano già lo scopo di rappresentare la spesa realmente presunta per una data linea, ma unicamente quello di esporre una cifra qualunque per far sì che quella data linea potesse trovar posto nella legge. E l'esperienza ha pur troppo provato l'insufficienza delle somme preventivate, perchè furono di gran lunga superate dai consuntivi; e senza parlare della Succursale dei Giovi e della Novara-Pino, ormai sempre citate in simili casi, basti il dire che sulle linee di 1ª categoria contemplate in quella legge, l'aumento di spesa risultò del 101.09 0|0, su quelle di 2ª dell'82 0|0 e sul complesso delle linee di 1ª, 2ª e 3ª categoria dell'88.05 0|0. Nulla ci induce a credere che non debba verificarsi un analogo aumento anche per le linee oggetto delle nuove Convenzioni, ed in tal caso si vede che il loro prezzo verrebbe a superare notevolmente quello pattuito colle Società.

Resta ora ad esaminare la proposta di affidare la costruzione e l'esercizio delle nuove linee a piccole Società locali, che sono a quanto pare, l'ideale del sig. Ing. Loria. Ma anche qui l'esperienza ci dimostra come queste piccole Società non hanno prospera fortuna, che vivono di vita stentata e che in Francia, che pure trovasi in condizioni più floride di noi, il Governo fu obbligato di riscattarle e di creare con una parte di esse la Rete dello Stato e di cedere le altre alla Compagnia dell'Orléans.

Un altro inconveniente di queste piccole Società è che non contentandosi di essere semplici affluenti di traffico della rete principale, cercano sempre di congiungere fra loro ferrovie di interesse locale, come venne fatto per la Milano-Saronno e la Saronno-Como, creando così delle nuove linee concorrenti a quelle già esistenti, il che se da un lato può favorire le popolazioni, dall'altro impegna fra le varie Società una guerra di tariffe che torna poi a tutti dannosa.

Per quanto riguarda infine l'adozione di modalità economiche per le linee il cui traffico presumibile sarà molto limitato, se si intende alludere soltanto alla adozione di armamento leggero e di dimensione più ristretta della sede stradale, ciò viene già conseguito dalle attuali Convenzioni, dove per alcune linee, la Velletri-Terracina e la Sparanise-Gaeta ad esempio, vennero adottati simili provvedimenti. Se invece si volesse intendere con ciò di adottare uno scartamento ridotto, sarebbe curioso invero che mentre varie leggi hanno riconosciuto la necessità di completare la nostra Rete ferroviaria, questo completamento si facesse ora in modo che le nuove linee rimanessero disgiunte dalla Rete principale. Bisogna poi tener conto che con ciò si comprometterebbero gli interessi della difesa nazionale e si andrebbe contro alle giuste esigenze della Autorità militare la quale vuole che lo stesso materiale possa circolare su tutta la rete, allo scopo di poter rapidamente effettuare la mobilizzazione dell'esercito.

Prese poi la parola l'Ing. Guido Parravicini il quale dichiarò che non avrebbe detto che poche parole e fatta una semplice osservazione. Egli non crede che nella separazione del servizio delle costruzioni dallo Ispettorato dell'esercizio delle ferrovie si troverà un rimedio al presente stato di cose, perchè non è quistione di uomini ma di sistema, e, quando anche si avesse una Direzione indipendente per le costruzioni, si dovrà pur sempre seguire la legge di contabilità dello Stato, appaltare i lavori ad asta pubblica e fidarsi così ad Imprese, la cui capacità può essere molto dubbia e di cui talvolta nemmeno la moralità è bene accertata. Si andrà così sempre incontro a liti senza fine, nelle quali il Governo, come per il passato, sarà quasi sempre soccombente e che faranno di molto aumentare il prezzo del lavoro. Egli dunque vede volontieri il sistema adottato dall'on. Saracco, che attualmente rappresenta la migliore soluzione che si offra al Governo per risolvere il difficile problema delle costruzioni ferroviarie, tanto dal lato tecnico quanto da quello finanziario.

A questo punto la quistione si fuorviò e scese a particolari su cui l'adunanza non poteva essere in grado di pronunciare un giudizio. L'Ing. Campiglio osservò ad esempio che la Società del Nord-Milano, era disposta a costrurre la Lecco-Como ad un prezzo inferiore a quello cui risulterà ora. L'Ing. Besana dichiarò che l'Impresa di cui è rappresentante, si era offerta di eseguire la Lecco-Colico a meno di 200,000 lire al chilometro, mentre adesso verrà a costare più di 400,000 lire. L'Ing. Parravicini fece allora osservare come, ammesso anche che l'offerta di quella Impresa fosse cosa seria, i due prezzi non sono affatto paragonabili essendo stato radicalmente mutato il primitivo progetto della linea Lecco-Colico, perchè non corrispondente al traffico prevedibile di quella linea, ed alle esigenze militari.

L'Ing. Pini soggiunse che l'aumento di prezzo della Lecco-Colico era dovuto al suo passaggio dalla 4ª alla 2ª categoria, e che si comprende facilmente come il prescrivere per una linea di montagna delle pendenze più miti e delle curve più ampie ne debba far crescere moltissimo il costo. Dopo di che egli ritornò sulla quistione generale ed osservò come una gran parte delle linee votate colla legge del 1879 vennero già costrutte, e che le Provincie che sono attraversate da quelle ferrovie ne fruiscano di già i vantaggi e che anzi venne accordato loro più di quanto era stato loro promesso, perchè con leggi successive quasi tutte le ferrovie vennero portate in una categoria superiore. Sarebbe dunque ingiusto che le altre Provincie che aspettano ancora le ferrovie che vennero loro solennemente promesse e che ebbero già il danno di averne ritardata la costruzione, abbiano ora anche quello di vederle sostituite da linee economiche e forse da semplici tramways; i quali potranno forse in pianura sostituire utilmente una ferrovia, ma non già in regioni montuose quali sono quelle in cui devono costruirsi le nuove linee.

L'adunanza finalmente, dopo qualche breve osservazione di alcuni membri, adottò a maggioranza il seguente ordine del giorno:

« L'adunanza indetta per iniziativa del Collegio degli « Ingegneri ed Architetti di Milano è di voto che nell'e« secuzione delle ferrovie mancanti a compiere la rete « complementare si debbano adottare colla maggiore esten« sione possibile i provvedimenti economici in guisa che « ogni linea riesca corrispondente al traffico che se ne « ripromette. »

« Per tutte le linee alle quali possa essere applicabile, « ritiene preferibile il sistema delle vere e proprie con« cessioni di costruzione ed esercizio con sussidi basati « sul principio della scala mobile. »

« Per le altre linee ritiene preferibile che la costruzione « si faccia per appalti diretti dallo Stato di piccolo im« porto, in base a progetti dettagliati, a prezzi unitari « e pagamenti regolari, procurandosi i fondi occorrenti « mediante opportune operazioni finanziarie indipendenti « dagli appalti medesimi. »

« Per le molte costruzioni da eseguirsi direttamente « dallo Stato è d'avviso che si debba istituire presso il « Ministero dei Lavori pubblici una Direzione speciale in« dipendente dall'Ispettorato generale delle strade ferrate. »

Ci sia ora permesso di dire francamente il nostro parere.

Dopo la discussione abbastanza seria, avvenuta e dopo gli importanti discorsi degli Ing. Loria, Lampugnani, Parravicini, Pini e di altri, ci aspettavamo un ordine del giorno più concreto; mentre quello votato è redatto in termini così vaghi, che quantunque proposto dal Prof. Loria che combatte il sistema inaugurato dal Ministro Saracco, può benissimo essere accettato dagli amici di questo. Difatti in quell'ordine del giorno si parla di modalità economiche, di costruzioni, ma non di scartamento ridotto, e quindi a ciò provvedono già le recenti Convenzioni stipulate dal Ministro Saracco; lo stesso dicasi per la concessione di proprietà e di esercizio che forma appunto l' oggetto di quelle Convenzioni, e della sovvenzione chilometrica in base alla scala mobile che effettivamente è quella adottata, perchè lo Stato partecipando ai prodotti lordi dell'esercizio, vede il suo aggravio diminuire coll' aumentare di questi.

Al sig. Prof. Loria è riuscito dunque di accontentare tutti, cosa di cui se da un lato si può compiacersi, dall' altro però prova l'inutilità di aver sollevato simile discussione.

RETE MEDITERRANEA

Lavori di completamento e miglioramento delle Linee

ELENCO DEI LAVORI PEL SESSENNIO 1889-95

(Continuazione, vedi n. 23)

CATEGORIA 5ª

Premettiamo che, in questa categoria, l'indicazione dei lavori è, per tutte le linee: risanamento e ricarico della massicciata.

Torino-Genova. — Importo totale L. 742,400; delle quali, L. 500.000 pel sessennio.

Genova-Pisa. — Importo totale L. 279,000, delle quali, L. 79.000 pel sessennio.

Pisa-Roma. — Importo totale L. 733,000; delle quali, L. 500,000 pel sessennio.

Torino-Milano. — Importo totale L. 378,000; delle quali, L. 300,000 pel sessennio.

Torino-Savona. — Importo totale L. 374,600; delle quali, L. 174.600 pel sessennio.

Torino Modane. — Importo totale L. 212,400; delle quali, L. 200.000 pel sessennio.

Asti-Castagnole. — Importo totale L. 167,400; delle quali, L. 150.000 pel sessennio.

Alessandria-Cavallermaggiore. — Importo totale L. 640.000; delle quali, L. 440,000 pel sessennio.

Alessandria Savona. — Importo totale L. 730,000; delle quali, L. 530,000 pel sessennio.

Mortara-Asti. — Importo totale L. 384,300; delle quali, L. 350.000 pel sessennio.

Gallarate-Varese. — Importo totale L. 163,800; delle quali, L. 163,800 pel sessennio.

Gallarate-Arona. — Importo totale L. 182,000; delle quali, L. 82,000 pel sessennio.

Milano-Alessandria. — Importo totale L. 250,300; delle quali, L. 150,300 pel sessennio.

Firenze-Empoli-Pisa-Livorno. — Importo totale L. 1,424,000; delle quali, L. 1,300,000 pel sessennio.

Livorno-Colle Salvetti. — Importo totale lire 126,000; tutte per il sessennio.

Cecina-Volterra. — Importo totale L. 252,000; delle quali 230,000 pel sessennio.

Asciano-Montepescali. — Importo totale lire 756,000; tutte per il sessennio.

Empoli-Chiusi. — Importo totale L. 1,264,000; delle quali, L. 864,000 per il sessennio.

Roma-Napoli. — Importo totale L. 900,000; delle quali, L. 400,000 pel sessennio.

Cancello-Avellino. — Importo totale L. 600,000; delle quali, L. 300,000 pel sessennio.

Napoli-Metaponto. — Importo totale L. 1,600,000; delle quali, L. 1,300,000 pel sessennio.

Battipaglia-Agropoli. — Importo totale lire 200.000; tutte per il sessennio.

Taranto-Reggio. — Importo totale L. 2,300,000; delle quali, L 1,500,000 pel sessennio.

Sibari-Cosenza. — Importo totale L. 400,000; delle quali, L. 300,000 pel sessennio.

Linee diverse. — Importo totale L. 500,000; delle quali, L. 104 300 pel sessennio.

Fine della 5ª Categoria *(Continua)*.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE

del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea ordinaria del 26 Maggio 1888.

(Continuazione, vedi n. 23).

III. — Costruzioni e studi delle linee complementari

Crediamo opportuno di riassumere qui appresso lo stato dei lavori e degli studi eseguiti durante l'anno 1887 per la rete secondaria.

1. *Lecco-Como* (km. 37). — Tanto sul tronco da Lecco ad Oggiono di cui abbiamo soltanto la direzione tecnica ed amministrativa, quanto sulla rimanente parte della linea da Oggiono a Camerlata della quale abbiamo assunto la costruzione a rimborso di spesa, i lavori sono stati condotti alacremente, malgrado le difficoltà derivate specialmente dalle lunghe piogge della passata stagione; di guisa che la costruzione dell'intera linea è ora a buon punto.

Alla dipendenza dell'ufficio speciale di Lecco furono stabiliti per la direzione e sorveglianza dei lavori altri uffici a Moiano, Anzano e Cantù.

2. *Portogruaro-Casarsa* (km. 21). — I lavori di questa linea, condotti dalla ditta Arnaboldi Bottelli giusta il contratto 30 marzo 1886, approvato dal Governo il 20 dicembre 1886 e diretti dal nostro ufficio speciale di Udine, sono pressochè ultimati e la sua apertura all'esercizio avverrà probabilmente entro il prossimo luglio.

3. *Ponte S. Pietro-Seregno* (km. 31). — La sola parte di questa linea dove si eserciti l'azione della nostra Società è quella costituita dal grande viadotto sull'Adda presso Paderno e da' suoi accessi, della cui costruzione il Governo le affidò la direzione tecnica ed amministrativa.

Il viadotto a doppio uso per la strada ferrata e la via provinciale è formato da un arco metallico di 150 metri d'apertura e da sovrastanti travate rettilinee, e fu appaltato alla Società Nazionale delle officine di Savigliano col contratto 22 gennaio 1887. L'Impresa appaltante eseguì subito il ponte di servizio attraverso l'Adda e costruì gli spalloni in muratura ed ora attende alla montatura del grande arco metallico.

Per la direzione di quest'opera fu stabilito un ufficio a Paderno alla dipendenza di quello speciale di Lecco.

4. *Bologna-Verona* (km. 109). — Avendo il Governo affidato alla nostra Società gli studi del tronco San Felice-Verona lungo 73 chilometri circa, fu per tal uopo istituito un ufficio speciale a Verona.

Durante l'anno 1886 noi avevamo già presentato al Governo i progetti particolareggiati di tutta la linea secondo il tracciato diretto, colle varie deviazioni proposte nell'interesse dei paesi intermedi; ed in gennaio 1887 avevamo rimesso inoltre il progetto definitivo e la proposta per assumere la costruzione del breve tronco Revere-Ostiglia che comprende la traversata del Po.

Avendo poi il Governo partecipato di aver prescelto il tracciato diretto per il primo tronco San Felice Revere, rimettemmo in agosto dello stesso anno il progetto definitivo di esecuzione di questo tronco.

Finora nessuna decisione ci fu fatta conoscere circa la proposta della traversata del Po e circa il tracciato da adottarsi fra Verona ed Ostiglia.

5. *Ponte Santa Venere-Gioia* (km. 138). — Oltre i progetti definitivi dei tronchi Rocchetta-Rapolla e Gioia-Gravina già rimessi in agosto 1886 e marzo 1887, abbiamo presentato nel luglio u. s. i progetti per il tronco Gravina-Palazzo S. Gervasio, secondo i due tracciati per la valle del Basentiello e per l'altipiano di Spinazzola, e nel dicembre successivo il progetto d'esecuzione del rimanente tronco Palazzo San Gervasio-Rapolla

Rimasto senza effetto il compromesso firmato nel 1886 col Governo per la costruzione a prezzo fatto del tronco Rocchetta-Melfi-Rapolla Lavello, la intiera linea venne compresa nella concessione stipulata il 18 gennaio u. s.

6. *Faenza Firenze.* — Le proposte da noi presentate al Governo per la costruzione a prezzo fatto dei tronchi Borgo San Lorenzo-Ronta, Ronta-Fosso Canecchi e Crespino-Marradi, non sono state accolte, ed ancora si attendono le decisioni del Governo in ordine all'impianto della nuova stazione di Firenze presso il Campo di Marte Intanto i nostri uffici hanno studiato le varie questioni concernenti i servizi ferroviari in Firenze, cosicchè ora si posseggono tutti gli elementi tecnici ed economici occorrenti per trattare il grave argomento.

7. *Lecco Colico* (km. 39). — Il progetto dell'intiera linea, da noi presentato al Governo nel settembre 1886, fu rimesso per esame ad un ispettore superiore, il quale propose alcune varianti.

Nel mese di maggio 1887 noi abbiamo presentato lo studio di queste varianti insieme coi progetti particolareggiati delle opere d'arte, completando così il progetto di esecuzione della linea, la quale fu poi compresa nella concessione 18 gennaio 1888.

8. *Sant'Arcangelo Fabriano* (km. 135). — In seguito alla presentazione dei progetti per l'intiera linea secondo i vari tracciati in discussione, il Governo, riserbandosi di decidere circa l'andamento del tronco Urbino-Sant'Arcangelo, approvò in massima il tracciato da noi proposto fra Urbino e Fabriano e ci invitò a studiare per questo tronco il progetto esecutivo. Tali studi sono pressochè ultimati a cura degli uffici speciali stabiliti a Fabriano ed Urbino, ed è già stato presentato al Governo il progetto definitivo del tronco Fabriano Sassoferrato (km. 18) nel febbraio 1888, quello del tronco Acqualagna-Galleria Cà Menocchio (km. 8) nel marzo successivo, ed in aprile quello del tronco Galleria Urbino (km. 15).

9. *Cremona Borgo S. Donnino* (km. 40). — A complemento del progetto di massima della intera linea e del progetto esecutivo del tronco Cremona-Po e della traversata di questo fiume, abbiamo presentato al Governo, in gennaio u. s., il progetto d'esecuzione per il tronco compreso fra la destra del Po e la stazione Borgo San Donnino.

10. *Sondrio-Tirano* (km. 26). — Gli studi di questa linea, intrapresi nel 1886, furono ultimati alla fine dello scorso anno a cura del nostro ufficio speciale di Lecco, cosicchè nel febbraio u. s. abbiamo potuto presentare al Governo il progetto della intiera linea secondo il tracciato che si mantiene a sinistra dell'Adda fino a Pendolasso e poi segue la sponda destra fino a Tirano, e lo studio di due varianti secondo l'una delle quali la ferrovia seguirebbe la destra dell'Adda in tutto il percorso, mentre coll'altra la linea si manterrebbe a sinistra del fiume fra Tresiaro e Ponte Chiuso.

11. *Casarsa-Spilimbergo-Gemona* (km. 49). — Per mezzo dell'ufficio speciale stabilito in Udine fu ultimato lo studio del tracciato che attraversa il Tagliamento di fronte a Spilimbergo. Poscia il Governo ci invitò a studiare una variante richiesta dalle esigenze militari, la quale da Spilimbergo rimonti il Tagliamento a sponda destra, passando il fiume nella stretta di Pinzano, e tale studio è ora in corso di esecuzione.

Intanto per soddisfare le istanze di sedici comuni dei distretti di Spilimbergo, Maniago e San Vito al Tagliamento, i quali chiedono la sollecita costruzione del tronco Casarsa-Spilimbergo, comune a tutti i tracciati, abbiamo presentato al Governo, nel marzo u. s., il progetto di detto tronco di chilometri 19.

Riguardo alle linee:

12. *Ponte Santa Venere-Avellino,*
13. *Piadena-Brescia,*
14. *Bugnara Solmona;*
15. *Rubicone-Rimini,*
16. *Urbisaglia-Tolentino,*
17. *Lucera Campobasso,*
18. *Zollino Gallipoli* (binario al porto),
19. *Ponte Santa Venere-Potenza* e
20 *Solmona-Isernia,*

delle quali avevamo intrapreso lo studio per incarico o coll'assenso del Governo, nessuna notizia abbiamo da esporre oltre quanto fu detto nella relazione per l'anno 1886, salvo ad osservare che anche le ultime due fanno parte della concessione 18 gennaio 1888.

In complesso abbiamo presentate proposte e studi, comprese le varianti, per 1200 km. di ferrovie complementari, e ne abbiamo in corso di costruzione circa 60 km.

IV. — Spese di costruzione.

L'importo della costruzione della rete di proprietà sociale al 31 dicembre 1886 era di . . . L. 446,878,322.93

dalle quali si deducono, per regolarizzazioni fatte nel 1887 di somme indebitamente imputate alle sottoindicate linee		L.	26,091.51
Bologna-Ancona-Ravenna . . .	L.	18,170.93	
Ancona-Foggia .	»	6.470.75	
Foggia-Monopoli	»	830.14	
Monopoli - Otranto-Bari Taranto .	»	605.89	
Vietri-Salerno Eboli	»	13.80	
Rimanenza . . .		L.	446,852,231.42

Somme diverse spese nel 1887 per lavori non imputabili all'allegato *B*:

Foggia - Napoli per Benevento . .	L.	16.406.05
Voghera-Brescia .	»	6,574.45
Termoli Campobasso	»	32,928.43
Campobasso - Benevento . . .	»	16.725 35
Pescara-Aquila .	»	685 38
Aquila-Rieti . .	»	30.254.13
Rieti-Terni . .	»	72,388 80
Napoli-Castellamare-Vietri . . .	»	93,703.24
Fabbricati per officine e magazzini	»	50 40
A riportarsi	L.	269,716.23

Riporto L.	269,716.23	
Cava di pietre a Poggio Imperiale . »	2,273.50	
Costruzione opere stabili per miglioramento condizioni dell'esercizio . »	10,366.77	
Immob. della Società »	182,555.02 L.	464,911.52

Spese fatte nel 1887 in conto dell'allegato *B*, cioè:

Lavori diversi sulle linee sottoindicate:

Bologna-Ancona-Ravenna L.	75,213 91		
Ancona-Foggia . . . . »	275,296.75		
Foggia-Monopoli . . . »	28,401.54		
Monopoli Otranto-Bari-Taranto . . . . . . »	83,507.98		
Foggia-Napoli per Benevento . . . . »	60,635.01	557,142 25	
Cervaro-Candela . . . »	15.75		
Pescara-Aquila . . . . »	33,339.98		
Napoli - Castellammare-Vietri . . . . »	678 33		
Rifacimento in acciaio L		1,204,050.15	
		L.	1,761,192.40

Totale spese di costruzione della rete di proprietà sociale al 31 dicembre 1887 L. 449,078,335.34

Questa somma si decompone nei seguenti titoli:

Bologna-Ancona-Ravenna . . . L.	6,322,403.10	
Ancona-Foggia . »	102,077,739.30	
Foggia-Monopoli »	27,873,788.76	
Monopoli Otranto-Bari-Taranto . . »	59,924,410.93	
Foggia-Napoli per Benevento . . »	78,670,018.10	
Voghera.Brescia . »	33,278,755.67	
Vietri-Salerno Eboli »	12,877,065.78	
Cervaro-Candela . »	5,881,662.32	
Termoli-Campobasso »	15,540,095.88	
Campobasso - Benevento . . . »	18,771,836.71	
Pescara Aquila . »	30,091,979.—	
Aquila-Rieti . . »	14,135,899.33	
Rieti-Terni . . »	9,330,345.36	
Napoli Castellammare-Vietri . . »	16,747,976 77	
Diramazione dalla stazione al porto di Brindisi . . . »	252,072 01	
Diramazione alle Saline Margherita di Savoia . . . »	163,635.75	
Diramazione allo stabilimento balneario di Telese . »	30,349,07	
Fabbricati per officine e magazzini »	892,482.50	
Cava di pietre a Poggio Imperiale . »	40,636.05	
Cava Fesca presso Bari . . . . »	6,348.61	
Linee ed opere abbandonate . . »	9,325,838 31 L.	442,235,339.31
Spese allegato *B* (rifacimento in acciaio) »		3,197,282.17
Linee Roma-Napoli e Vesuviane (studi) »		184,851.59
Costruzione opere stabili per miglioramento delle condizioni dell'esercizio (art. 101 capitolato di esercizio) . »		15,005.77
Immobili della Società . . . . . . »		3,445,856.50
Firenze . . . L.	1,752,431.49	
Bologna . . . »	479,322.12	
Foggia . . . »	245,589.13	
Brindisi . . . »	376,772 08	
Napoli . . . »	591,741.68	
(*Continua*). Totale come sopra L.		449,078,335.34

BIBLIOGRAFIA

Il Codice ferroviario *dell'* Avv. Gasca Cesare Luigi *di Torino. — Editore Ulrico Hoepli, Napoli, Milano, Pisa,* 1887.

Già in questo periodico venne a suo tempo fatto cenno della importante opera giuridica impresa dall'avv. cav. Gasca Cesare Luigi di Torino (autore di altre pregevoli pubblicazioni) intitolata: *Il Codice ferroviario.* Ora però crediamo di dovere ritornare sull'argomento, essendo ormai ultimata la stampa anche del secondo volume che ci consta ricchissimo di materie interessanti i giureconsulti, e dovendo presto a tale volume dare compimento il terzo.

Il lavoro, come il titolo stesso lo indica, è di gran mole e di uguale interesse non solamente pei cultori delle scienze giuridiche, ma per quanti trattano la materia ferroviaria, o possono ricavare profitto dalla sua conoscenza in ragione degli studi, dei commerci, delle imprese, delle professioni che esercitano.

E ben poteva con speciale competenza applicarvisi l'egregio Autore, come quegli che, nello esercizio dell'avvocatura e, per essere stato in questa città, durante molti anni procuratore legale della Compagnia delle Strade ferrate da Parigi a Lione al Mediterraneo, aveva avuto occasione di studiare il contenzioso ferroviario, trovandosi anche in frequenti rapporti cogli Uffici legali delle Amministrazioni ferroviarie Italiane.

Raccogliere con ordine e chiarezza tutti gli sparsi molteplici ed importanti materiali della Legislazione ferroviaria, commentandoli, con opportune illustrazioni storico-giuridiche, ed ove d'uopo, anche tecniche, colla scorta della giurisprudenza e della pratica, riassumendo nello stesso tempo in dettami e principii sintetici il risultato di grandi studi compiuti dal Governo nella occasione dell' ultimo ordinamento ferroviario: fu l'obbiettivo propostosi e raggiunto dall' avv. Gasca, come ne dà saggio il primo volume, il quale versa sul diritto pubblico, e premessi cenni generali e storici sulle strade ferrate, sui diversi metodi di esercizio, sulle ferrovie in Italia, circa l'ordinamento sancito colle convenzioni del 1865, ed in merito alla legislazione estera e patria, tratta del servizio di stato e servizio pubblico, viabilità, trasporto sulle ferrovie, monopolio, classificazione delle ferrovie e diverse specie di concessioni, dello Stato proprietario delle strade ferrate e conseguenze del sistema — Concessioni di costruzioni, domande, studi, progetti, piani esecutivi, capitolati d'onere, termine pei lavori, decadenze, penalità — Occupazione dei fondi, limiti, espropriazioni, procedimento relativo, indennità, occupazioni temporanee, danni indiretti, ecc. — Attuazione delle costruzioni, tracciamenti, pendenze e curve, scavi, terrapieni, traversate a raso, sottovia e cavalcavia, ponti, gallerie, case cantoniere, ecc. ecc., armamento, collaudo, retrocessione degli stralci — Servitù legali, loro natura e specie, penalità, polizia stradale — Manutenzione — Sorveglianza governativa sulle costruzioni — Condizioni speciali delle concessioni, scadenze, riscatto — Esercizio, vari sistemi, caratteri sostanziali, tariffe e condizioni, regole d'esercizio: preventive, esecutive, repressive, responsabilità penale e civile degli esercenti — Sorveglianza governativa sull'esercizio, prescrizioni vigenti. Ispettorato generale delle ferrovie, contabilità, grandi Società ferroviarie italiane, amministrazione e controllo dei fondi di riserva e della cassa per gli aumenti patrimoniali — Esercizio ferroviario quanto ai trasporti, varie specie, loro obbligatorietà, condizioni generali, servizi cumulativi interni ed internazionali, questioni relative — Esame analitico, spiegazione ed interpetazione delle

condizioni pei trasporti in vigore sulle tre primarie Reti Italiane — Trasporti per conto del Governo, servizio ferroviario militare, organizzazione relativa in Francia, Germania, Austria, Italia — Tariffe in massima, tariffe italiane, loro specie e modalità — Diritti e doveri accessori alle concessioni dell'esercizio, trattati particolari, legislazione e giurisprudenza francese, considerazioni sulla legislazione italiana, riduzione di tariffe, costruzione delle ferrovie complementari, linee concorrenti e parallele, industria nazionale, personale ferroviario — Servizi cumulativi ferroviari, marittimi, norme, esame e considerazioni generali — Appalti per avversione, loro caratteri, giurisprudenza, appalti a corpo, a misura, varie specie, norme, lavori a rimborso di spesa, responsabilità delle Società ferroviarie — Competenza amministrativa, giudiziaria, principii di diritto e massime di giurisprudenza. — Il secondo volume, che come sovra abbiamo notato, comparirà quanto prima, comprende il diritto privato, ossia l'esercizio ferroviario nei rapporti contrattuali coi privati: soggetto questo come ognun vede, di grandissima pratica utilità. Occupasi l'ultimo volume del diritto internazionale e delle questioni relative, tenendo per base la nuova legislazione internazionale che sorgerà dalla Convenzione di Berna sui trasporti delle merci per Strade ferrate.

La pubblicazione dell'avv. Gasca, è senza forse, nuova in Italia corrisponde ad un bisogno vivamente sentito e riunisce in *Codice* la legislazione, la dottrina, la giurisprudenza e la pratica. Non abbiamo voluto farne cenno prima di poter dire, dopo aver esaminato il primo volume (di 856 pag.), che trattasi di un lavoro di merito nel quale la pazienza della collezione e delle indagini vanno congiunte all'ordine con logica e chiarezza, accompagnate da quella utile critica che è propria di chi è padrone dell'argomento, e da uno studio particolareggiato e profondo senza che nulla vi perda la semplicità dello eloquio, alla portata di tutti in guisa da soddisfare il pratico ed il giureconsulto; cosicchè in questo emporio di ben ordinato materiale ferroviario agevolmente vi trova il fatto suo tanto chi tratta la parte contenziosa, come quella amministrativa, tariffale, tecnica o teorica, ovvero chiunque (ed ormai chi non trovasi in tale condizione?) abbisogni di illuminarsi in un ramo rilevantissimo di pubblico servizio.

L'opera dunque si raccomanda, per se stessa, ai molti che potranno ritrarne notevole giovamento, fra i quali certo primeggiano le Amministrazioni ferroviarie i di cui Uffici abbisognano di norme e criteri direttivi specificati e pronti.

Ci auguriamo quindi che colla diffusione del commendevole lavoro dell'egregio Autore si raggiunga tutta quella pratica utilità che si può ritrarre dalla codificazione, nel più lato senso, così opportunamente compiuta con perseverante studio congiunto alla esperienza ed alla dottrina.

Frattanto ci è grato il constatare che l'opera incontrò il favore della Società delle Ferrovie Italiane del Mediterraneo, alla quale non dubitiamo si associeranno le altre Amministrazioni di Strade ferrate ed il pubblico.

Torino, 12 Giugno 1888 G. GOLA.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Galleria Succursale dei Giovi.

Ci consta che durante il mese di maggio p. p. i lavori di costruzione della grande galleria di Ronco, nella ferrovia Succursale dei Giovi, cui sta provvedendo la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, vennero sviluppati anche con maggior energia dei mesi precedenti.

Difatti nel mese di aprile si ebbero al giorno m. 290 di scavo e m. 177 di muratura, mentre nel maggio si ottennero al giorno m. 258 di scavo e m. 247 di muratura, con un notevole aumento quindi in quest'ultimo. È inoltre da notare che non è sopraggiunto alcun fatto che lasci dubitare sulla sicurezza e resistenza della galleria.

Allo scopo di aumentare il volume d'aria necessario ai molti attacchi si utilizzò una macchina fissa esistente alla bocca del pozzo n. 1, potendo così ottenersi un maggior lavoro dai compressori. Lo stato sanitario si mantiene nelle ordinarie condizioni dei mesi precedenti.

Le spese incontrate dal giorno della consegna dei lavori alla Società a tutto il 31 maggio p. p. ammontano a L. 4,897,753, nelle quali il mese di maggio figura per L. 611,155. Il numero totale degli operai presenti sui cantieri, nel mese stesso, fu di 3050.

Durante questo mese si ebbero ultimati 16 annelli; e siccome ne restano ancora 92 circa da rifare se non completamente, almeno in gran parte, e siccome l'arco rovescio è un lavoro che può farsi indipendentemente, così, ammesso anche che la quantità di lavoro resti costante nei mesi successivi, si ha motivo a sperare che se non sorgono nuovi incidenti, il lavoro potrà essere compiuto entro l'anno corrente.

><

Le nuove costruzioni.

I Direttori generali delle Società Adriatica, Mediterranea e Sicula sono stati nuovamente chiamati a Roma affine di prendere col Governo e colla Commissione della Camera gli ultimi definitivi accordi circa le modificazioni richieste da quest'ultima alle recenti convenzioni per la costruzione di strade ferrate complementari.

><

Pel 22 corrente, sono convocati il Comitato ed il Consiglio d'Amministrazione della Società del Mediterraneo.

><

Consegna delle linee della Rete Mediterranea.

Sappiamo che la Commissione per la consegna delle linee componenti la rete Mediterranea ha negli scorsi giorni consegnato agli Uffici del Governo e della Società le copie di una prima parte degli elaborati relativi alla constatazione delle linee e cioè quelli di n. 37 linee fra le quali le importantissime Torino-Modane, Torino-Cuneo, Novara-Pino, Roma-Pisa, Cancello Avellino, Taranto-Reggio, formanti in complesso uno sviluppo di chilom. 1,32.

La Commissione stessa ha poi in pronto, per esser pure in breve consegnate, le copie dei quadri di constatazione di altre 16 linee aventi uno sviluppo di chilometri 884 e vi sono comprese le linee Torino-Milano, Alessandria-Cavallermaggiore, Castagnole-Asti Mortara, Alessandria-Arona, Alessandria-Piacenza, Napoli-Eboli, Eboli-Metaponto.

Essendo poi ormai in pronto le copie dei quadri di constatazione di altre nove linee per uno sviluppo

di circa chilometri 556, non mancando che l'apposizione del bollo e la firma sui quadri originali, così fra pochi giorni il compito della Commissione sarà esaurito per quasi 3200 chilometri.

I lavori di revisione e copia sono poi assai inoltrati per la rimanente parte delle linee, di appena chilometri 900 circa, cosicchè può ritenersi che sarà assai presto del tutto compiuto il lavoro relativo alla consegna dell'intiera rete; saranno allora dalla Commissione rilasciati anche gli elaborati originali muniti di bollo e della firma del presidente Comm. Baccarini e dei Delegati delle due parti, i quali elaborati venne deciso di consegnare alle medesime in una sol volta, assieme alla Relazione finale, mentre le relative copie vengono intanto usufruite dagli Ufficî Sociali e Governativi per gli accertamenti che di continuo devono esser fatti in dipendenza dell'avvenuta constatazione.

><

Disinfezione dei carri.

Il 20 corrente si riunirà a Roma, presso il R. Ispettorato generale, la Commissione incaricata di studiare il nuovo sistema proposto dalla Ditta Cirio per la disinfezione dei carri a bestiame.

><

Materiale mobile per le Sicule.

Sappiamo che la Società delle strade ferrate della Sicilia ha recentemente trasmesso al R. Ispettorato generale, il programma di acquisto del materiale mobile da ordinarsi nel biennio 1887-88 e 1888-89 il cui importo dovrebbe far carico sui fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Le forniture da farsi per l'esercizio 1887-88, sono divise in 7 lotti, cioè: 1.o *lotto:* N. 10 vetture miste di 1ª e 2ª classe, intercomunicanti, con freno automatico; 2.o *lotto:* N. 10 vetture di 3ª classe, intercomunicanti, con freno continuo a vuoto; 3.o e 4.o *lotto:* N. 50 carri chiusi (25 per lotto) per merci e bestiame, senza freno; 5.o e 6.o *lotto:* N. 50 carri chiusi (25 per lotto) per merci e bestiame, con freno; 7.o *lotto:* N. 6 carri-cisterna, con freno, per trasporto d'acqua. La spesa preventivata per la provvista suindicata ascende a L. 744,151.70.

Le forniture da farsi nell'esercizio 1888-89 sono divise in 8 lotti, cioè: 1.o *lotto*: N. 10 vetture di 3ª classe a due assi con ritirata; 2.o *lotto:* N. 20 carri chiusi per merci e bestiame della portata di 12 tonnellate, con freno; 3.o *lotto:* N. 20 carri chiusi per merci e bestiame, da 12 tonnellate, senza freno; 4.o *lotto:* N. 30 carri scoperti a sponde alte, da 12 tonnellate con freno; 5.o *lotto:* N. 50 carri della stessa specie, senza freno; 6.o *lotto:* N. 35 carri scoperti a sponde basse da 12 tonnellate, con freno; 7.o *lotto:* N. 25 carri dello stesso tipo senza freno; 8.o *lotto:* N. 20 carri a bilico della portata di 12 tonnellate.

La spesa preventivata per le suindicate provviste da farsi nell'esercizio 1888-89 ascende a L. 785,272.50. Per tal modo la spesa presunta per i due esercizî ascende a L. 1,529.424.20, a cui aggiunte le spese impreviste in L. 70,575.80, si ha la totale spesa di L. 1,600,000.

><

Personale della Mediterranea.

In seguito al collocamento a riposo dal 1.o Luglio p. v., del Capo Servizio Aggiunto del Movimento e Traffico, 1° Compartimento, sig. Comm. Giulio Chardon, il Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, sovra proposta della Direzione generale, ha approvate le seguenti nomine:

il Capo Divisione sig. Cav. Luigi Lampugnani, il quale giusta l'Ordine generale di Servizio n. 27 del 27 gennaio 1887 coadiuvava il Capo Servizio del Movimento e Traffico, è nominato *Capo Servizio Aggiunto* in sostituzione del prefato Comm. Chardon;

l'Ispettore Principale signor Ing. Cav. Leopoldo Municchi è promosso a *Capo Divisione* e traslocato con tale grado presso il servizio Centrale in Torino, dove avrà, colla firma, le attribuzioni che gli saranno assegnate dal Capo Servizio:

l'Ispettore signor Cav. Edoardo Bellio è nominato *Ispettore Principale* e preposto all'Ispettorato principale di Firenze in sostituzione del Cav. Ing. Municchi;

l'Ispettore signor Cav. Giuseppe Noghera è promosso ad *Ispettore Principale* e rimarrà provvisoriamente aggregato all'Ispettorato Principale di Milano, continuando a coadiuvare il Capo Divisione signor Comm. Giuseppe Confalonieri, dirigente l'Ispettorato Principale medesimo.

I sunnominati Funzionari assumeranno le nuove attribuzioni alla data del 1.o luglio p. v.

><

Ferr. Modena-Lucca.

Ci informano da Pisa che quella Camera di Commercio ed arti si è associata alle deliberazioni della Amministrazione provinciale, relativamente alla opportunità dei confronti a farsi fra i varî tracciati della ferrovia Modena-Lucca che si contendono la preferenza.

><

Ferr. Isernia-Campobasso.

La Direzione tecnica governativa per la strada ferrata da Isernia a Campobasso ha presentato al R. Ispettorato generale il progetto di massima sul quarto ed ultimo tronco della ferrovia medesima, compreso fra lo sbocco della galleria di Castelpetroso ed Isernia. Secondo il progetto medesimo il tronco misura la lunghezza di m. 13,481.26, ed il suo importo totale è valutato di L. 4,852,800, corrispondenti in media a L. 360,000 per chilometro.

><

Linea Eboli-Reggio littoranea.

Giusta la promessa fatta nel *Monitore* della scorsa settimana, diamo le informazioni che abbiamo promesso intorno al progetto definitivo del tronco Diamante-Belvedere, della linea Eboli-Reggio littoranea, riservando di fornire in seguito consimili notizie per gli altri tre progetti, riguardanti altri tre tronchi della linea medesima, presentati contemporaneamente a quello preindicato dalla Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo.

La lunghezza del tronco Diamante-Belvedere è considerata di m. 7,904.50 ed il suo costo totale comprese le spese generali e gli imprevisti, è preventivato di L. 4,403,000, ossia in media per chilometro L. 557,000.

Secondo il progetto di massima studiato dalla Direzione tecnica governativa di Reggio di Calabria, la

lunghezza del tronco era di m. 7087, ed il suo costo era valutato, comprese le spese generali in lire 2,783,000, ossia in media L. 392,690 a chilometro. La maggior spesa risultante dal progetto sociale è dovuta a varie cause che si compendiano nell'aumento di opere, fra cui principalissima l'aggiunta di metri 818.40 di linea per comprendere nel tronco la stazione di Diamante, e nell'aumento dei prezzi di tariffa.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da metri 5631.06 di rettilinei e da m. 2273.44 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 400. In altimetria la pendenza massima non supera il 10 per mille. Le opere d'arte minori da costruire sono 42 della luce complessiva di m. 101.50. Le opere maggiori sono tre, cioè: 1. Ponte sul torrente Valle Cupa ad una travata in ferro di m. 40; 2. Ponte sul torrente Belvedere, ad una travata, della luce di metri 15; 3. Viadotto sul piazzale del Mercato di Belvedere, a quattro luci a travata metallica, le due estreme di m. 11 e le intermedie di m. 10.80. Oltre le predette opere è prevista anche una galleria, denominata di Monte Sorbo, della lunghezza di m. 960.

Lungo il tronco sono proposte due stazioni, quelle cioè di Belvedere e di Diamante, nelle quali è prevista la costruzione di un fabbricato viaggiatori, di una fabbrichetta per cessi, di un piano caricatore e di un magazzino merci di grande modello. Nella stazione di Diamante è anche progettato un rifornitore.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada si prevedono n. 7 case cantoniere doppie, ed una semplice e 2 garette. I passaggi a livello lungo il tronco sono tre. L'armamento dovrà essere formato con rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9 e del peso di 36 chilog. a metro corrente, poggiate su 11 traverse, e collegate fra loro a giunto sospeso.

Tariffe.

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quelle delle ferrovie dell' Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto alla approvazione governativa una variante all'attuale tariffa per quanto riguarda il trasporto delle canne, dei giunchi e dei bastoni, variante con la quale si arreca un perfezionamento delle voci attuali, con beneficio anche del commercio.

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, tenuto conto delle modificazioni suggerite dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, possa essere approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, il progetto presentato dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo per il raddoppiamento del binario fra Palo e Civitavecchia della linea da Roma a Pisa, pel quale è preventivata la spesa di L. 1,610,000 oltre a L. 499,394.50 che rappresentano il valore del materiale metallico di armamento;

2. Che possa essere approvato il progetto per l'impianto di una piattaforma del diametro di metri 5.50 nella stazione di Albacina, della ferrovia Macerata-Albacina;

3. Che possano essere approvati: la maggiore spesa occorrente pei lavori di compimento del tronco Fornovo-Solignano, nella ferrovia da Parma a Spezia, nonchè l'atto di sottomissione dell'Impresa Valenzasca per l'esecuzione dei lavori medesimi;

4. Che possa essere approvato il progetto di transazione con talune ditte espropriate in dipendenza di lavori di costruzione della ferrovia Succursale dei Giovi, onde troncare tre liti sollevate dalle Ditte medesime;

5. Che possa essere approvato il progetto di appalto e l'atto di sottomissione relativi alla fornitura di meccanismi fissi e di cancelli in ferro per la chiusura delle stazioni e dei passaggi a livello, lungo il tronco da Fognano a Marradi, nella linea Faenza-Firenze, con una spesa presunta di L. 102,000;

6. Che con talune avvertenze possano approvarsi le proposte della Società per le strade ferrate della Sicilia relative alla provvista di materiale rotabile occorrente per le ferrovie complementari Sicule;

7. Che con le avvertenze suggerite dalla R. Avvocatura Erariale possa approvarsi l'atto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa ed il R. Istituto dei Sordo-muti di Genova per indennità di espropriazione e per danni derivanti da espropriazioni eseguite per la ferrovia Succursale dei Giovi;

8. Che si possa approvare la maggiore spesa di L. 335,324.15 occorrente per lavori di compimento del tronco da Ogliastro ad Agropoli, nella linea Battipaglia-Castrocucco, in appalto all'Impresa Calderai;

9. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni possano approvarsi i progetti seguenti:

a) Progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali per lavori di sbancamento alla frana manifestatasi a monte del binario di sicurezza nella stazione di Piteccio, lungo la linea Bologna-Pistoia;

b) Progetto presentato dalla predetta Società per la deviazione definitiva della linea Pistoia-Bologna presso la fermata di Pioppe San Salvaro, mediante ponte a tre travate sul Reno e con viadotto di undici arcate in muratura;

c) Progetto compilato dalla Società predetta per la costruzione di un argine di guardia contro il fiume Velino, a difesa della ferrovia Aquila-Rieti, presso il km. 176.800;

d) Progetto preparato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo per lavori di ampliamento della stazione di Boves, nel tronco da Cuneo a San Dalmazzo, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

Il Consiglio di Stato ha inoltre dato il proprio parere:

a) Su di una domanda dell' Ing. Perini Antonio per condono di multa inflittagli per ritardata fornitura di ghiaia occorsa per la ferrovia da Foggia a Lucera;

b) Su di un progetto per lavori di ampliamento della stazione di Piadena, lungo la ferrovia Cremona-

Mantova, dipendentemente dallo innesto nella stazione medesima della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, e sul riparto, fra le Amministrazioni interessate, della relativa spesa;

c) Su di una domanda della Ditta Girolamo Ratto per ottenere gli interessi di mora sulle somme che le furono pagate con ritardo, per la fornitura di stecche e piastre occorse per le ferrovie complementari.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Generale delle strade ferrate:

L. 5,000 per consolidamento di un tombino alla progressiva 4,257 e dell'argine stradale alle progressive 4,292 e 4,331 della linea Asti-Castagnole;

L. 5,440 per impianto di una bilancia a ponte da 30 tonnellate in stazione di Rogoredo;

L. 645 per impianto di una presa d'acqua a dotazione nella stazione di Pegli;

L. 1,000 pel completamento della chiusura e modificazione alla rampa del marciapiede di testa nella stazione di Castellamare;

L. 2,320 per applicazione di chiavi in ferro ad alcuni caselli ed ai fabbricati viaggiatori delle stazioni di Carrù e Monchiero;

L. 330 per sostituzione di un cancello a Civitavecchia;

L. 530 per sgombro di frana alla trincea di Gano fra le stazioni di Arbia ed Asciano (linea Empoli-Chiusi).

><

Con Decreto Ministeriale del 12 corrente è stata approvata la spesa di L. 76,430 per rifacimento in acciaio di m. 10,110 di binario in ferro sulla linea Napoli-Metaponto.

><

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato ha fatto luogo alle seguenti *Aggiudicazioni definitive:*

Alla Ditta Prandelli Giuseppe di Roma la costruzione di 3 cabine per apparati Saxby e Farmer in stazione di Civitavecchia col ribasso dell'8 p. 0[0.

Alla Ditta Manzoni Stefano d'Alba il riordino dei marciapiedi in stazione di Villastellone col ribasso del 17 per cento.

Alla Ditta Emilio Vanzi di Potenza dei lavori d'ampliamento al fabbricato viaggiatori dell astazione di Bovalino (linea Taranto-Reggio) col ribasso del 7.50 per cento sui prezzi di tariffa.

><

Il *Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo*, nella seduta del 9 corrente ha, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Vincenzo Volpicelli di Napoli pel servizio di trasbordo nel porto di quella città;

2. Colla « Tredegar Iron e Coal Company Limited » di Newport per fornitura di 35,000 tonnellate di carbone grosso inglese mezzo grasso;

3. Colla Ditta Nicolantonio e Francesco Paolo Traversa di Taranto per fornitura di 30,000 chilogrammi di petrolio raffinato di Pensilvania;

4. Colla Ditta Huldschinscky e Sohn di Gleiwitz per fornitura di 5,000 tubi bollitori in ferro per locomotive;

5. Colla Ditta Broglia e Rusconi di Milano per fornitura di kg. 140,000 di piombi a serie da 1 a 50 per carri merci e kg 400 di piombi per orologi;

5. Colla Società Anonima Cooperativa fra i chiattaiuoli del porto di Genova pel servizio di trasbordo nel porto di Savona;

7. Col Canapificio Veneto Antonini Ceresa e Zorzetto di Venezia per fornitura di kg. 29,350 di corda e kg. 85,100 di cordicella;

8. Colla « The Atlantic Patent Fuel Company Limited » di Swansea per fornitura di 20,000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle;

9. Colla Ditta L. H. Guéret di Cardif per fornitura di 50,000 tonnellate metriche di carbone inglese in mattonelle;

10. Colla Ditta Colletta Michele di Torano Lattarico per costruzione di forni da pane alle case cantoniere del tronco Taranto-Latiano;

11. Colla Ditta Donnarmuma Beniamino di Portici per appalto lavori relativi al riordino della stazione di Torre del Greco;

12. Colla Ditta Romanini Ing. Giuseppe di Milano per costruzione della 3ª tratta della nuova linea di Circonvallazione di Milano;

13. Colla Ditta G. Rosazza e Società di Torino per costruzione della 7ª tratta della linea stessa;

14. Colla Ditta Colletta Michele di Torano Lattarico per impianto binario di servizio e di un carrello trasbordatore e sistemazione marciapiedi in stazione di Metaponto;

15. Colla Ditta Fratelli Invitti di Milano per esecuzione delle opere relative alla fornitura delle impalcature metalliche per la posa del secondo binario sul tronco Pisa-Massa;

16. Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per costruzione impalcatura metallica per accesso al piano caricatore della stazione provvisoria del porto di Napoli.

><

Il *Consiglio Superiore dei Lavori pubblici* nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Perizia addizionale per riparazione di danni al tronco Mandela-Colli della ferrovia Roma-Solmona;

2. Perizia di maggiori spese pel compimento del tronco Massa-Lombarda-Lugo nella linea Ferrara Ravenna Rimini;

3. Progetto per l'impianto di una cava di pietrisco presso la stazione di Narni sulla linea Orte-Ancona;

4. Lavori di consolidamento di un tratto della ferrovia Foggia-Napoli fra i chilometri 149.200 e 150;

5. Lavori di difesa contro le alluvioni al chilometro 150+450 della ferrovia Foggia-Napoli;

6. Domande delle Ditte Minelli-Troielli-Morando e Queirolo per costruzione a Sampierdarena a distanza ridotta dalla linea Torino Genova;

7. Progetto per riparazione dei froldi Ricci e Tampieri a destra e sinistra del Senio, superiormente al ponte della ferrovia Castelbuono-Ravenna;

8. Progetto di opere di risanamento al piazzale della stazione di Mignanego, lungo il tronco Mignanego-Ronco, della ferrovia succursale dei Giovi;

9 Progetto d'ampliamento della stazione di Lugo, lungo la ferrovia Lavezzola-Lugo;

10. Progetto di rafforzamento della travata metallica sui fiumi Uniti, Ronco e Montone, lungo il tronco Ravenna-Cervia, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

11. Progetto di un edificio per la visita medica, lavatura delle persone e disinfezione dei vestiari presso la stazione dell'Asinara (Sassari).

All'ultimo momento, ci giunge la triste notizia della morte dell'amico nostro Cav. BARTOLOMEO PERUCCA, Ispettore principale presso la Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo (Divisione tariffe, trasporti, litigi) Egli trovavasi a Roma in missione, e colà egli morì nella notte del 14 al 15 corr. dopo brevissima malattia.

Nella ristrettezza del tempo in così luttuosa circostanza, non potendo esprimere come vorremmo il dolore che ci opprime, ci associamo pienamente alle seguenti parole pubblicate dalla *Perseveranza*:

Il dolore de' suoi superiori, le lagrime sincere dei suoi colleghi ed amici, il rimpianto dei suoi dipendenti possono dare la misura del valore di quell' ottimo funzionario, e dell'effetto di cui seppe attorniarsi. Il suo ingegno pronto, aperto, la mirabile limpidezza della sua parola e de' suoi scritti, la sua attitudine ad occuparsi di svariatissimi affari, lo fecero prescegliere dalle Amministrazioni, che si succedettero nel reggimento delle nostre ferrovie, a loro rappresentante nelle conferenze destinate a regolare i loro rapporti col Governo e colle altre Amministrazioni ferroviarie così italiane come estere, specialmente pel servizio dei viaggiatori, e lo condussero ad una elevata posizione, senza ch'egli perdesse perciò neanche l'ombra della sua naturale modestia e bontà.

Il Cav. Bartolomeo Perucca era invero uno di quegli uomini di vedute larghe, nemici dell'immutabilità e pronti alle ardite innovazioni, che sono preziosi per le ferrovie non meno che pel pubblico, al quale molte delle innovazioni da lui escogitate, e già attuate, riescirono assai bene accette.

Le doti della mente non erano superate in lui che da quelle del cuore, aperto ai più teneri affetti, generoso e sensibile. Ben lo sanno i suoi cari, cui tornerebbe vana oggi qualunque parola di conforto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Contratto colla ditta Giovanni Agusti di Arquata per la fornitura di massi delle cave di Pietrabissara per le gettate a difesa delle spalle e delle pile del ponte sul Tanaro, presso Asti;

2. Progetto dei lavori di consolidamento del tronco in frana fra i chilom. 140,660 e 140,780, della linea Napoli-Metaponto, per la cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 109,000;

3. Preventivo di L. 4,550 occorrenti per rinnovare e modificare l'armatura e la copertura del tetto nel fabbricato della vecchia stazione di Caserta;

4. Progetto dei lavori occorrenti per la sistemazione dei piazzali interni della nuova stazione di piazza Caricamento a Genova, per la cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 61,000;

5. Contratto colla ditta Giovanni Agusti di Arquata per l'esecuzione dei lavori di gettata di massi a difesa del ponte sul Tanaro presso Asti;

6. Preventivo di L. 4,900 occorrenti per l'impianto di un apparecchio centrale del sistema Saxby e Farmer nella stazione di Busalla;

7. Preventivo di L. 8450 occorrente per modificazioni consigliate da esigenze igieniche ai locali di accesso agli uffici del fabbricato delle merci celeri nella stazione centrale di Milano;

8. Preventivo di L. 1030, occorrenti per l'applicazione di *tourniquets* agli sportelli per la dispensa dei biglietti nella stazione di Monza;

9. Progetto pel rifacimento in acciaio di m. 2997 di binario armato in ferro fra le stazioni di Torrita e Sinalunga, e di altri m. 2997 fra le stazioni di Sinalunga e di Lucignano: la spesa all'uopo preventivata ascende a L. 53.500 non tenuto conto del valore del materiale metallico d'armamento pel quale è presunta la spesa di L. 100,310;

10. Contratto colla ditta Granata Mauro di Eboli per la costruzione di cunette in muratura lungo un tratto della linea da Battipaglia ad Agropoli;

11. Contratto colla ditta Vannucchi Augusto di Lucca pei lavori di sistemazione del piano caricatore militare in Stazione di Empoli;

12. Contratto colla ditta Savoia Vittorio di Borgomanero per la costruzione di latrine isolate nella stazione di Gozzano;

13. Preventivo di L. 22,600 occorrenti per maggiori opere da eseguire pel trasporto di una strada comunale a Rivarolo e di un lavatoio pubblico situati nell'area destinata al nuovo deposito;

14. Preventivo di L. 4,000 occorrenti per l'impianto di due orinatoi metallici all'esterno del fabbricato viaggiatori della stazione di Roma-Termini;

15. Contratto colla ditta Fantoni Vincenzo e Figli, di Alessandria, per l'impianto di siepi vive lungo la linea Torino Succursale-Brandizzo;

16. Preventivo di L. 12,500 occorrenti per la sistemazione ed il risanamento dell'argine ferroviario nella tratta fra le progressive 13,670 e 14,070 della linea Voghera-Pavia;

17. Contratto colla Società anonima ausiliare di strade ferrate e tramvie di Torino per la fornitura in opera della impalcatura metallica del ponte sul torrente Ghiaro in stazione di Levanto;

18. Preventivo di L. 1,600 occorrenti per la costruzione di un binario di comunicazione fra la prima e la seconda linea nella stazione di Monza;

19. Contratto colla ditta Badoni Fratelli, di Lecco, per la fornitura in opera di una tettoia pel fabbricato viaggiatori nella stazione di Livorno (San Marco).

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione al Ministero dei Lavori pubblici le seguenti proposte:

1. Costruzione dei pavimenti con lastre di pietra nei locali dei magazzini alla stazione di Porta-Prato a Firenze; spesa L. 5,900;

2. Provvista di n. 14 spartineve a due rostri da applicarsi ai carri piatti, onde assicurare la circolazione dei treni in tempo di neve su di alcune linee complementari; spesa necessaria L. 13,300;

3. Impianto di apparecchi idrodinamici per la manovra

centrale dei deviatoi e segnali nelle stazioni e fermate della linea Lecco-Colico, con una spesa presunta di L. 111,070;

4. Ricostruzione di alcuni muretti di sostegno del rivestimento a secco in alcune trincee della linea Belluno Treviso; spesa prevista L. 4,200;

5. Sistemazione del binario e ricarico della massicciata lungo il tronco Adria-Loreo della linea Adria-Chioggia; spesa L. 3,280;

6. Acquisto di n. 24 grue mobili della portata di 8 tonnellate, con un preventivo di spesa di L. 251,179.13;

7. Nuovo binario da collocarsi nella stazione marittima di Venezia per la manovra dei carri di servizio al deposito del petrolio;

8. Esecuzione di alcune modificazioni nella distribuzione dei locali del fabbricato viaggiatori della stazione di Udine; preventivo della spesa occorrente L. 2,742;

9. Impianto di un apparecchio idrodinamico del sistema Bianchi-Servettaz per la manovra centrale dei segnali e scambi nella stazione per le miniere di lignite presso Spoleto; spesa occorrente L. 12,525;

10. Costruzione di una tettoia metallica, ampliamento e sistemazione del servizio merci a grande velocità e del fabbricato viaggiatori in stazione di Mantova; spesa occorrente L. 266,160;

11. Proposta per rialzare la livelletta della ferrovia fra i chilom. 272+920 e 284+170 presso Pedaso, linea Bologna-Otranto; spesa occorrente L. 46,200.

Ferrovia Saronno-Mendrisio. — Leggiamo nella *Perseveranza* del 14 corrente:

« Lunedì scorso l'assessore Paravicini, e l'ingegnere progettante Bellati, si portarono a Mendrisio, ove era fissato un convegno con quel sindaco avv. Borella e coll'Ispettore Schafi della Società del Gottardo, per intendersi sul punto di congiungimento della progettata linea da Saronno a Mendrisio, al confine Svizzero. Dopo dettagliate informazioni sullo stato della questione date dal signor Borella, dalle quali emerse che tanto il Governo Federale, come la Società del Gottardo sono favorevolissimi alla ideata congiunzione diretta col maggior centro del traffico della gran linea, si procedette ad una accurata ispezione sopra luogo dalla quale emerse che il progetto dell'ing. Bellati era ottimamente studiato, e permetteva un allacciamento soddisfacentissimo delle ferrovie da costruirsi nei due Stati confinanti.

« I nostri rappresentanti poi furono anche oggetto di grandissime cortesie da parte dei rappresentanti svizzeri, per cui ritornarono dalla loro breve gita assai soddisfatti dell'esito della medesima, e vivamente impressionati dell'accoglienza avuta. »

Ferrovie Sarde. — La emissione delle 32,000 obbligazioni della « Società italiana per le strade ferrate secondarie della Sardegna », avvenuta nel giorno 11, è stata coperta interamente.

Nelle condizioni nelle quali ebbe luogo, il risultato può considerarsi soddisfacente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — Il ministero dei Lavori pubblici ha autorizzata la Compagnia Parigi, Lione e Mediterraneo ad aprire all'esercizio, dal 1° corrente, la linea da Annemasse alla frontiera Svizzera. Questa linea misura metri 2,002.48.

— Il medesimo ministero ha stabilito che la Compagnia dell'Ovest apra all'esercizio, il 1° prossimo luglio, il tronco della linea Evreux-La Loupe compreso tra Prey e Damville. Questo tronco misura la lunghezza di metri 14,766 e conta, oltre le due estreme, la stazione intermedia di Avrilly e la fermata di Millerette.

— Per la stessa data è eziandio autorizzata l'apertura all'esercizio del tronco della linea da Saint Georges a Evreux, compreso tra Prey e Saint-Aubin-du-Vieil-Evreux. Questo tronco misura metri 4,612 e non conta che la stazione di Prey e la fermata di Saint-Aubin-du-Vieil-Evreux.

Ferrovie Spagnuole. — Diamo l'elenco delle sei ferrovie secondarie, della provincia di Segovia, proposte dall'ingegnere in capo dei lavori pubblici, cioè: da Madrid ad Aranda; da Sepulveda ad Ayllon; da Colmenar Viejo a Cuellar; da Sanchonuno alla stazione di Coca; da Segovia ad Avila per Villacastin; dalla stazione di La Puebla a Penafiel per San Miquel de Bernuy e Laguna de Contreras.

Ferrovie del Venezuela. — Tra le tante ferrovie progettate nel corso di molti anni, due sole furono sinora aperte all'esercizio, cioè: la linea da Caracas a La Guaira e quella dalle miniere di rame (presso Cava) a Tucacas (all'ovest di Porto Cabello).

La costruzione della ferrovia centrale da Caracas a Valencia, per la valle del Tuy, fu incominciata, non è gran tempo, da un'impresa inglese; ma, sino ad ora, non fu aperto all'esercizio che il tronco Caracas-Petare lungo poche miglia. In questi ultimi tempi un rappresentante della casa Krupp, d'Essen, trattò col governo per la concessione di una strada ferrata diretta da Caracas a Valencia con prolungamento nell'interno del paese sino a San Carlos. La costruzione della ferrovia progettata da Porto-Cabello a Valencia è stata del pari incominciata; ed una gran parte di essa è quasi compiuta.

Notizie Diverse

L'industria nazionale e la marina da guerra. Il ministro della Marina ha pubblicato uno specchio delle forniture da esso deliberate.

I contratti in corso per costruzione di navi, macchine, caldaie, ferri e acciai, sono così divisi:

Industria nazionale . . L. 52,661,241.27
Industria estera . . . » 5,943,813.60

I contratti in corso per acquisto di macchine, materiali, per servizio d'artiglieria ed armi subacquee e luce elettrica, sono così divisi:

Industria nazionale . . L. 33,072,364.55
Industria estera . . . » 16,558,115.40

Sopra un totale di 108 milioni, l'industria nazionale ebbe 85 milioni e mezzo, la straniera 22 e mezzo, cioè circa la quarta parte delle forniture.

Esposizione di Copenaghen. — La *Sezione italiana* occupa uno spazio di 670 metri quadrati, parte nella grande galleria e parte in un vastissimo salone che potrebbe anche esso dirsi un'altra galleria. Essa è ben situata, e gli oggetti e lavori esposti sono saviamente distribuiti mercè le disposizioni date dal nostro Commissario animato dal vivo desiderio di fare l'interesse generale degli espositori, assicurando in pari tempo un completo risultato a maggior lustro d'Italia.

Circa il numero degli espositori, abbiamo già accennato nel n. 20 — parlando degli espositori italiani all'estero, cioè a

Londra, a Bruxelles, a Barcellona, a Monaco ed a Glasgow — che all'Esposizione di Copenaghen sono un centinaio.

Nuova condotta d'acqua a Parigi. — Il ministro dei Lavori pubblici, d'accordo col ministro dell'Interno e col ministro d'Agricoltura, ha presentato alla Camera dei Deputati il giorno 12 corrente un progetto di legge per dichiarare di pubblica utilità i lavori necessari alla presa di possesso, alla derivazione e conduttura a Parigi delle acque delle sorgenti chiamate delle Vigne e di Verneuil.

La presa di possesso delle sorgenti della Vanne e della Dhuys ha fornito a Parigi 162,000 metri cubi d'acqua sorgiva ogni 24 ore; colle nuove sorgenti sperasi di fornire la città di altri 110,000 metri cubi d'acqua. La spesa per la nuova conduttura sarebbe di Lire 35,000,000; tutta a carico del municipio di Parigi.

Il progetto diede luogo a un lungo corso di studi, a molte difficoltà tecniche e specialmente a molte opposizioni locali susseguite da numerose negoziazioni e transazioni.

Canale di Panama. — Dall'Atlantico le opere di scavo e di muratura del Canale di Panama sono avanzate a quindici miglia entro terra; sul Pacifico i lavori non sono ancora così progrediti, ma vi si attende con crescente attività.

Nei lavori sono impiegati oltre 15 mila operai, dei quali parecchi europei con prevalenza di francesi.

In salari per gli operai si spendono mensilmente 5 milioni di franchi.

Sono molto esagerate le notizie (i giornali americani le dicono *storie*) della grande mortalità, che si disse verificarsi tra quegli operai.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

La Direzione generale del Debito Pubblico ha notificato l'importo delle ritenute alle quali saranno assoggettate le cedole delle sottoindicate obbligazioni pei semestri della scadenze 1.o luglio 1888 e 1.o gennaio 1889.

INDICAZIONE DEI DEBITI	Importo lordo di ciascuna cedola	RITENUTE			Importo netto di ciascuna cedola
		per imposta di ricchezza mobile	per tassa di circolazione	Totale	
Obbligazioni della ferrovia Udine Pontebba. — Scadenze 1º luglio 1888 e 1.o gennaio 1889.	12,50	1,65	0,29	1,94	10,56
Obbligazioni del Canale Cavour. Scadenza 1.o luglio 1888.	15,00	1,98	0,35	2,33	12,67
» 1.o gennaio 1889	15,00	1,98	0,34	2,32	12,68
Obbligazioni delle ferrovie Livornesi S. A, B C, D¹ e D² — Scadenze 1.o luglio 1888 e 1.o gennaio 1889.	7,50	0,99	0,20	1,19	6,31
Obbligazioni della ferrovia Centrale Toscana, serie *A* e *B* e della ferrovia Asciano-Grosseto, serie *C*. — Scadenze 1.o luglio 1888 e 1.o genn 1889.	12,50	1,65	0,32	1,97	10,53
Obbligazioni comuni delle ferrovie romane. - Scadenze 1.o luglio 1888 e 1.o genn. 1889.	7,50	0,99	0,19	1,18	6,32

Ferrovia Santhià-Biella. — Dal 1.o luglio prossimo verranno pagate dal *Banco Sconto e Sete in Torino* il saldo dividendo dell'esercizio 1887 in L. 15 contro presentazione del tagliando n. 10 delle azioni ordinarie, e L. 2,50 contro presentazione del tagliando n. 6 delle azioni di godimento.

Saranno pure rimborsate in L. 450 le seguenti 41 azioni estratte e sostituite con azioni di godimento.

354 1138 1651 1784 1966 2011 2077 2366 2493 2737 3507 3586 3694 3742 3826 3878 3891 4145 4542 4602 4877 4911 5159 5265 5746 5851 5922 5981 6587 6793 7050 7602 7622 7657 7725 7848 8345 8903 9248 9470 9913.

Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche. — Estrazione di 40 Obbligazioni pagabili alla pari dal 1.o luglio prossimo venturo:

Titoli da UNA Obbligazione — 432 458 681 868 964 1011 1799 1960 2344 3647 4229 4687 4929 5005 5040 5384 5696 5906 6645 6772.

Titoli da CINQUE Obbligazioni — 22 678 929 1221.

CONVOCAZIONI.

Società Anonima Italiana per la fabbricazione della Dinamite (Avigliana). — I signori Azionisti sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel 25 corrente alle ore 11 antim. a Isleten (Svizzera).

Società Anonima « La Funicolare di Biella ». — Gli Azionisti sono convocati in Assemblea generale alle ore 9 ant. di domenica 1.o prossimo luglio nella stazione superiore in Biella Piazzo.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	9 Giugno	Giugno 16
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 808,50	813
» » Mediterranee	» 637	634
» » Sicule	» —	—
» » Sarde (preferenza) . . .	» 275	—
» » Palermo Marsala-Trapani .	» 390	390
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 549	550
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . .	» 302	300
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno . . .	» 247,50	250
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 315	315
» » » 2ª emiss.	» 306	306
» » Centrale Toscana . . .	» 530	530
» » Meridionali . . .	» 315,75	315,50
» » Sarde, serie *A* . . .	» 312	312,50
» » » serie *B* . . .	» 316,50	316
» » » 1879 . . .	» 311,50	312
» » Pontebba	» 475	470
» » Nord-Milano . . .	» 263	269
» » Meridionali Austriache	» 298,50	298

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della Regia Marina (Spezia) (23 giugno ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per l'ampliamento delle R. Accademia navale di Livorno. Importo L. 110,000. Cauzione definitiva L. 11,000.

Prefettura di Siracusa (23 giugno, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto pel biennio dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno

1890 della manutenzione e provviste occorrenti alla illuminazione dei Fari e Fanali della Provincia di Siracusa. Importo L. 44.500. Cauzione provvisoria L. 2400. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Mola di Bari (23 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori seguenti: *a)* Nella costruzione di un moletto di congiunzione fra la testata di ponente del molo esistente e la spiaggia continua; *b)* Nella sistemazione della testata di Levante del molo esistente; *c)* Nel completamento dell'attuale muraglione; *d)* Nel rifiorimento della vecchia sco- Fatali a giorni 15.

Municipio di Livorno (25 giugno, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto per la costruzione delle nuove mura di cinta e delle strade di circonvallazione, diviso in 5 lotti:

	Importo	Cauzione	Deposito per spese
1.o lotto:	L. 94.131	L. 9400	L. 2000
2.o »	» 55,260	» 5500	» 1000
3.o »	» 78,450	» 7800	» 1300
4.o »	» 54,779	» 5400	» 1000
5.o »	» 20,713	» 2700	» 500

Fatali 12 luglio, ore 2 pom.

Prefettura di Avellino (26 giugno, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada obbligatoria del comune di Serino, tronco da Canale per Ferrari alla stazione ferroviaria. Importo L. 40,500. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva L. 4000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Messina (18 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 71, da Nicosia alla Marina di Santo Stefano di Camastra, compreso fra la Gola del Contrasto (confine colla provincia di Catania) e l'abitato di Mistretta, della lunghezza di metri 11,777.05, esclusa la traversa di Mistretta, della lunghezza di metri 1,054.25. Importo annuo L. 11,660.56. Cauzione provvisoria lire 650. Cauzione definitiva mezza annata.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Torino (25 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 27, da Torino a Casale, compreso fra la Casa Nelvo, estremità nord-est della Madonna del Pilone, ed il confine colla provincia di Alessandria, oltre Brozolo, della lunghezza di metri 38,250, escluse le traverse di Torino, San Mauro Torinese e Gassino, della complessiva lunghezza di metri 3.025. Importo annuo lire 34 305.10. Cauzione provvisoria L. 3700. Cauzione definitiva mezza annata.

Prefettura dell' Umbria (25 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del 3.o tronco della strada provinciale n. 193, compreso fra il confine di Morro Rivodutri ed il ponte sul torrente Fuscello in Provincia di Aquila. Importo L. 48.380. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva L. 4900. Fatali 16 luglio, ore 12 merid.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Bologna (26 giugno, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione dell'argine destro del Fiume Reno è formazione di una banca esterna pel tratto dell'idrometro Maggiori alla Chiavica Beccara Vecchia nei Comuni di Molinella ed Argenta. Importo L. 60.593. Cauzione L. 3000. Lavori ultimati in 100 giorni.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Lucca (28 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897) del tronco della strada nazionale n. 93, da Lucca a Revere, compreso fra la città di Lucca, a metri 132 fuori della Porta Santa Maria, ed il ponte di Campia (metà) sul fiume Serchio, confine colla provincia di Massa, compreso il ponte sospeso a catene sul torrente Lima e sue strade e piazze di accesso, della lunghezza di metri 41,808.50, escluse le traverse dalla stazione ferroviaria di Lucca fino al principio del sobborgo del Gianotti, di metri 1,436, e quella dell'abitato di Ponte a Serraglio, in Comune dei Bagni di Lucca, di metri 680. Importo annuo lire 26,029.67. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva mezza annata.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Sondrio (30 giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla chiusura delle rotte e riparazione di altri danni esistenti negli argini a destra e sinistra del fiume Mera, fra il Pizzo ed il ponte Samolaco. Importo ridotto lire 188.769.56. (V. n. 21 del *Monitore*).

R. Prefettura di Rovigo (9 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale e ripristino di scarpa subacquea al Froldo Aquilone a sinistra del Po di Goro in comune di Ariano. Importo L. 46.080. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese lire 700.

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (*Spezia*) (4 luglio, ore 12 merid., 1.a asta). — Fornitura di ottone in filo, in fogli, in lastre ed in verghe, divisa in tre lotti:

1.o lotto.	Importo L. 44095.90	Cauzione L. 4400
2.o »	» » 17110.00	» » 1800
3.o »	» » 31042.40	» » 3100

Fatali 19 luglio, ore 12 merid.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e fornitura in opera di 11 *travate metalliche sul tronco Vallo-Pisciotta*, per conto delle strade ferrate del Mediterraneo.

Città di Genova. — L'appalto dell'apertura della grande strada parallela a via Libertà sul tratto compreso tra via Beverato e piazza del Popolo, ecc., è stato aggiudicato al signor Carlo Saldarini, Milano, per L. 127,610.50. (V. n. 16, 19 e 20 del *Monitore*).

Comuni di Borghetto e Graffignana. — L'appalto delle opere occorrenti alla costruzione d'un ponte in ferro sul Lambro, fu aggiudicato al signor Pazzi Giovanni, Pavia, per L. 50,625. (V. n. 18 del *Monitore*).

Comune di Casalbore. — L'appalto per la costruzione di un ponte in muratura sul torrente Mescano a tergo della stazione ferroviaria di Montecalvo, è stato aggiudicato al signor Luparella cav. Giuseppe, per L. 119,596 79. (V. n. 15, 18 e 20 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Milano. — L'appalto novennale delle opere di manutenzione della strada provinciale Milano-Monza, è stato aggiudicato al signor Campanella Paolo, Alessandria, per L. 14,107.30 annue. (Vedi n. 18 del *Monitore*).

— L'appalto delle opere di manutenzione della strada provinciale da Monza al confine Comense verso Lecco, fu aggiudicato al sig. Giuseppe Redaelli, Arcore, per L. 7786.16 annue. (Vedi n. 18 del *Monitore*.

Comune di Canelli. — L'appalto dell'esecuzione del 2.o tronco di strada lungo la Rocchea, ecc., è stato aggiudicato al signor Trivero Fortunato, per L. 26,947.80. (V. n. 21 del *Monitore*).

Prefettura di Roma. — L'appalto dei lavori necessari al compimento delle opere occorrenti al nuovo Osservatorio geodinamico di Rocca di Papa, fu aggiudicato al sig. Modanesi Antonio, Roma, per L. 13,449.26. (V. n. 16 del *Monitore*).

Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Gabelle. — L'appalto per la fornitura di chilogr. 46,700 di bullette (Punte di Parigi), è stato aggiudicato il 1.o lotto ai signori Fratelli Strada, Milano, per L. 8,322 ed il 2.o lotto ai signori M. Levi e Comp., Napoli, per L. 10,168. (Vedi n. 21 del *Monitore*).

Prefettura di Salerno. — L'appalto sessennale della manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali nella Provincia di Salerno, fu aggiudicato per L. 75,021.26 al sig. Ricciardi Vincenzo, Salerno. (V. n. 20 del *Monitore*).

G. **PASTORI**, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1887-88.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 1° *al* 10 *Giugno* 1888.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio: Rete principale	4050	4027		
» secondaria	531 4581	510 4537	44	—
Media in esercizio . .	4570	4425	145	—
Viaggiatori	1,439,776.69	1,276,899 99	90,123.87	—
Bagagli e Cani . . .	57,591 82	59,283 02	—	1.691 20
Merci a G. e P. V. accel.[a]	302 849.49	329.476 26	—	26.626.77
Merci a P. V. . .	1,564 641 94	1,641,206.98	—	76.565.04
(2) TOTALE	3,364,859.94	3,306,866.25	57.993 69	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio* 1887 *al* 10 *Giugno* 1888.

Viaggiatori	44,535,135 57	41.776,553.58	2.758,578 99	—
Bagagli e Cani . . .	2,215 257 10	2.021 269 69	193 987.41	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	11.033,178 81	10.148 348 94	884,829.87	—
Merci a P. V. . .	54 203,541 70	51,730,216 29	2.473,325 41	—
(2) TOTALE . .	108,622,250.24	102,369,522.25	6,252,727.99	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	738.72	733.07	5.65	—
riassuntivo.	24,645 05	24,022.82	622.23	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).
2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.
3) Tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Giugno* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil 38	Chil. 24	Chil. 44
Viaggiatori.	2,950.05	13,72[illegible]0	1,069.10	5,970 25	1,453.40	2,975.35
Bagagli. . .	58.10	191.55	35.05	87.40	9 55	36.65
Merci G. V. ed Accel. .	434.15	2,364 95	1[illegible]5 60	557.60	935.70	381.55
Id. P. V.	3,699.55	4,398.10	1,128.00	2,156 65	2,202 95	923 05
Totali .	7,147.85	20,673.20	2,347.75	8,771.90	4,601.60	4,316 60

	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda Porto-Maggiore
	Chil. 24	Chil 33	Chil. 77	Chil.16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori.	2,779.65	3,616.60	6,[illegible].45	1,606 80	1,141.60	5,318.10
Bagagli. . .	9.60	8.30	56.10	14.55	20.85	133.30
Merci G. V. ed Accel. .	»	158.10	214,70	60 20	»	111.60
Id. P. V.	45.45	67 80	1.062,60	240.40	»	775.45
Totali .	2,834.70	3,850 80	7,895.85	1,921.95	1,462.45	6,333.45

Le **Livret-Chaix continental** onne chaque mois la nomenclatured des lignes de chemins de fer récemment ouvertes à l'exploitation dans les différents pays de l'Europe, avec l'indication de leur étendue kilométrique. Ce renseignement, qui fait connaître les nouveaux débouchés ouverts au commerce et à l'industrie, est, en outre, éminemment utile pour la mise au courant des cartes et des document statistiques. En vente dans les gares et les librairies, et à la **Librairie Chaix**, rue Bergère, 20, Paris. Prix: partie française, 1 fr. 50; partie étrangère, 2 francs.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze - Capitale L. 230 milioni interamente versati.

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Servizi diretti

Milano-Firenze, Milano-Brindisi

per la via più rapida e meno costosa di Piacenza-Bologna.

Milano-Roma

via Firenze, e

Milano-Napoli

via Foggia

SENZA TRASBORDO

Partenza	da Milano	ore	11.55 ant. —	9.40 pom.
Arrivo	a Firenze	»	9.40 pom. —	7.10 ant.
»	a Roma	»	6 20 ant. —	2.55 pom.

Partenza	da Milano	ore	9.40 pom.	—
Arrivo	a Foggia	»	4.10 pom.	—
»	a Napoli	»	10 - pom.	—
»	a Brindisi	»	10.45 pom.	—

Partenza	da Roma	ore	12 05 pom. —	11.05 pom.
Arrivo	a Firenze	»	7.10 pom. —	6.10 ant.
»	a Milano	»	5.47 ant. —	5 - pom.

Partenza	da Brindisi	ore	4.27 pom.	—
»	Napoli	»	5.12 pom.	—
»	Foggia	»	10.30 pom.	—
Arrivo	a Milano	»	5 - pom.	—

Servizio settimanale coi treni celeri della Valigia Indiana, Modane-Torino-Piacenza-Bologna-Foggia-Brindisi e viceversa, in corrispondenza coi piroscafi della Società Peninsulare ed Orientale per e dalle Indie.

Corrispondenze marittime a Brindisi per l'Oriente. Partenza dopo l'arrivo del diretto delle 10.45 pom.

Navigazione Generale Italiana (mezzanotte) mercoledì per Corfù, Pireo e Costantinopoli, coincidenza al Pireo per Salonicco e Smirne alternatamente; domenica per Corfù, coincidenza col Lloyd per Pireo e Costantinopoli e colla Navigazione Ellenica.

Navigazione Panellenica, martedì e sabato (mezzanotte).

Navigazione Ellenica, venerdì (mezzanotte).

(Per Patrasso e quindi in ferrovia per Atene)

Lloyd Austro Ungarico, venerdì (mezzanotte) per Corfù, Pireo e Smirne, Domenica, ore una ant. per Alessandria d'Egitto.

Prezzi dei biglietti per corsa semplice

Milano-Firenze
I classe L. 43.40 — II classe L. 30.40

Milano-Roma
I classe L. 82.70 — II classe L. 57.90

Milano-Brindisi
I classe L. 121.45 — II classe L. 85.05

Milano-Napoli
I classe L. 117.00 — II classe L. 81.90

Servizio con carrozze speciali di lusso

(Pullmann - Sleeping-cars - Carrozze a letti, ecc.)

Ai sopraindicati servizi diretti senza trasbordo sono anche assegnate le seguenti carrozze speciali di lusso, cioè:

Fra Milano e Roma circola nei due sensi una carrozza di lusso sistema Pullmann, con posti a letto comuni e camerini a due o tre letti oltre a gabinetti di toilette e ritirate separate per signori e signore, nonchè un salotto ad uso Buffet.

Prezzi per ogni posto, oltre i biglietti di 1ª classe:

Da	Milano a Firenze	o viceversa	L.	11.50
»	Firenze a Roma	»	»	9.50
»	Bologna a Roma	»	»	15.00
»	Milano a Roma	»	»	21.00

Fra Bologna e Roma, coi treni 7, 8, 48 e 49, circola nei due sensi una carrozza a letti.

Prezzi dovuti per ogni posto, oltre il biglietto di 1ª classe:

Da	Bologna a Firenze	o viceversa	L.	4.15
»	Firenze a Roma	»	»	9.85
»	Bologna a Roma	»	»	14.00

Fra Milano e Napoli circola nei due sensi una carrozza con letti.

Prezzi per ogni posto, oltre il biglietto di 1ª classe:

Da	Milano a Bologna	o viceversa	L.	6.75
»	Milano a Ancona	»	»	13.10
»	Milano a Foggia	»	»	23.10
»	Milano a Napoli	»	»	29.25
»	Bologna a Ancona	»	»	6.35
»	Bologna a Foggia	»	»	16.40
»	Bologna a Napoli	»	»	22.55
»	Ancona a Foggia	»	»	10.05
»	Ancona a Napoli	»	»	16.20
»	Foggia a Napoli	»	»	6.20

NB. Per i percorsi intermedî fra due punti estremi è dovuta l'intera sopratassa.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XXI Sabato, 23 Giugno 1888 NUM. 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

PRODOTTI FERROVIARII

Marzo 1888.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di marzo 1888, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1887.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di marzo 1888 ascese a L. 18,937,636, mentre nel marzo 1887 fu di L. 18,921,648, quindi presenta un aumento di L. 65,988.

I suddetti totali sono così divisi:

	1888	1887
Viaggiatori . . .	L. 7,452,120	L. 6,898,719
Bagagli	» 380,998	» 359,531
Merci a grande velocità .	» 1,932,993	» 1,262,735
» a piccola » .	» 9,054,563	» 10,288,501
Introiti diversi . . .	» 166,962	» 121,162
Totale	L. 18,987,636	L. 18,921,648

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1888	1887
Rete Mediterranea . .	L. 10,060,807	L. 9,539,779
» Adriatica . . .	» 7,388,235	» 7,948,047
» Sicula . . .	» 688,512	» 645,478
Ferrovie dello Stato . .	» 76,500	» 77,208
» Sarde . . .	» 140,286	» 139,357
» Diverse . .	» 633,296	» 571,779
Totale	L. 18,987,636	L. 18,921,648

La differenza poi tra marzo 1888 e marzo 1887 va così ripartita:

	+	—
Rete Mediterranea . .	+ 521,028	
» Adriatica . . .		— 559,812
» Sicula . . .	+ 43,034	
Ferovie dello Stato . .		— 708
» Sarde . . .	+ 989	
» Diverse . . .	+ 61,517	
Totale	+ 65,988	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di marzo in . . . . L. 18,987,636
aggiungendo quello dei mesi precedenti in . » 160,116,293

il prodotto generale dal 1° luglio 1887 al 31 marzo 1888 risulta di . . . . L. 179,103,929
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di . . . . » 166,622,726

Per cui si ha l'aumento di . . . . » 12,481,203

Questo aumento generale va poi così ripartito:

	+	—
Rete Mediterranea . .	+ 6,102,862	
» Adriatica . . .	+ 6,426,252	
» Sicula		— 541,155
Ferrovie dello Stato . .	+ 27,242	
» Sarde . . .	+ 116,700	
» Diverse . . .	+ 349,302	
Totale	+ 12,481,203	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1887 al 31 marzo 1888 fu di chilometri 11,746, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 11,211.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole Reti dal 1° luglio 1887, al 31 marzo 1888, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di marzo	Dal 1 luglio al 31 marzo
Rete Mediterranea . .	2,182	19,391
» Adriatica . .	1,536	15,923
» Sicula . . .	1,024	8,123
Ferrovie dello Stato . .	546	5,564
» Sarde . .	341	3,021
» Diverse . .	482	5,368

Quindi la media è di L. 1,588 pel detto mese di marzo e L. 15,248 per il periodo dal 1° luglio 1887 al 31 marzo 1888 con una diminuzione di L. 81 per il primo, e un aumento di L. 386 pel secondo, in confronto del periodo precedente.

Nel mese di marzo 1888 non fu aperta all'esercizio alcuna linea o tronco di linea; la lunghezza di quelle aperte dal 1° luglio 1887 al 29 febbraio 1888 è di chilometri 330.

RETE MEDITERRANEA

Lavori di completamento e miglioramento delle Linee

ELENCO DEI LAVORI PEL SESSENNIO 1889-95

(Continuazione, vedi n. 24)

—

CATEGORIA 6ª

Torino-Milano. — Ricambio travi metalliche del ponte sul torrente Stura — Importo totale dei lavori L. 150,000; tutte pel sessennio.

Torino-Milano. — Ricambio travi metalliche dei ponti sui torrenti Orco e Mallore — Importo totale lire 250,000; tutte pel sessennio.

Torino-Milano. — Riforma delle impalcature di alcuni ponti — Importo totale L. 250,000; tutte pel sessennio.

Torino-Milano. — Riforma del ponte metallico a tre luci sulla Roggia Donda sul quale è vietato il transito delle locomotive di 5ª — Importo totale L. 20,000; tutte pel sessennio.

Genova-Ventimiglia. — Ripristino definitivo del Viadotto di Cornigliano presso Sampierdarena per togliere i rallentamenti e le fermate attuali — Importo totale lire 100,000; tutte pel sessennio.

Genova-Ventimiglia. — Lavori diversi di riparazione e completamento al ponte sul torrente Sansobbia — Importo totale L. 76,000; tutte pel sessennio.

Torino-Savona. — Consolidamento ponti in ferro sul Tanaro e di quelli Rua, Acquabona e S. Bartolomeo — Importo totale L. 220,000; tutte pel sessennio.

Torino-Susa. — Ricambio sui manufatti della linea delle attuali travate in ghisa con altre in ferro — Importo totale L. 30,000; tutte pel sessennio.

Gallarate-Varese. — Ampliamento sottovia di Cedrate — Importo totale L. 80,000; tutte pel sessennio.

Roma-Napoli. — Ricostruzione delle impalcature metalliche dei ponti Liri, Faio, Liscia e di altri n. 21 a fasci di rotaie per rendere possibile il transito delle macchine ad otto ruote accoppiate — Importo totale lire 150,000; tutte pel sessennio.

Napoli-Metaponto. — Rinforzo e ricostruzione di impalcature metalliche per poter esercitare con locomotive ad otto ruote accoppiate il tronco *Noccra-Salerno*, e la traversata dell'Appennino di Potenza — Importo totale L. 500,000; delle quali, L. 300,000 per il sessennio.

Napoli-Metaponto. — Consolidamento e difesa di opere d'arte — Importo totale L. 500,000; delle quali, L. 200,000 per il sessennio.

Napoli-Metaponto. — Costruzione di gallerie artificiali a difesa della ferrovia dalla caduta dei massi in diverse tratte comprese fra i Km. 118 e 130 ed in altre località — Importo totale L. 1,000,000; delle quali, lire 500,000 per il sessennio.

Napoli-Metaponto. — Consolidamento di trincee e rilevati in frana fra i Km. 169 e 210 ed in altre località — Importo totale L. 1,000,000; delle quali lire 500,000 per il sessennio.

Napoli-Metaponto. — Opere necessarie per diminuire gli inconvenienti dipendenti dalla ristrettezza della sede stradale fra *Napoli* e *Torre Annunziata* — Importo totale L. 40,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — Sostituzione di travate metalliche alle attuali impalcature con fasci di rotaie, rinforzo di impalcature di insufficiente resistenza — Importo totale L. 500,000; delle quali, L. 200,000 pel sessennio.

Taranto-Reggio. — Ricostruzione delle pile e spalle del ponte sul torrente Agri con fondazioni pneumatiche al Km. 62,591 — Importo totale L. 396,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — Costruzione di un nuovo ponte presso quello esistente sul torrente S. Anna dei Muratori — Importo totale L. 98,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — Ricostruzione di alcuni tratti del vôlto della galleria di Cutro — Importo totale lire 50,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — Apertura di nuove luci attraverso l'argine stradale, ampliamento di quelle esistenti e sistemazione di corsi d'acqua e delle relative arginature in prossimità della ferrovia — Importo totale L. 540,000; delle quali, L. 240,000 per il sessennio.

Taranto-Reggio. — Applicazione di tavolati metallici alle impalcature dei ponti — Importo totale lire 800,000; delle quali, L. 300,000 per il sessennio.

Taranto-Reggio. — Ricostruzione del ponte sul torrente Romanò con fondazioni pneumatiche al chilom. 366,605 — Importo totale L. 350,000; tutte pel sessennio.

Sibari-Cosenza. — Ricostruzione di una spalla ad aria compressa e sistemazione del ponte Esaro al chilom. 22,157 — Importo totale L. 200,000; tutte pel sessennio.

Reggio Bagnara. — Provvedimenti contro la caduta dei massi sulla ferrovia al Km. 28,200 ed in altre località — Importo totale L. 110,000; delle quali, lire 50,000 pel sessennio.

Pisa-Genova-Ventimiglia. — Completamento delle scogliere di difesa. — Costruzione di muri di rivestimento di pennelli e di altre difese contro il mare e le frane — Importo totale L. 1,800,000; delle quali, lire 1,000,000 pel sessennio

Pisa-Genova. — Modificazione del tracciato delle gallerie Malfanti e San Genesio — Importo totale lire 800,000.

Linee diverse. — Costruzione di difese contro il mare ed i fiumi — Pennelli e scogliere — Quarti di cono e nuovi rivestimenti — Ricostruzione di pile e spalle di ponti — Sostituzione di manufatti definitivi a ponti provvisori — Importo totale L. 2,000,000; delle quali, lire 950,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Consolidamento di trincee, di rilevati e di Gallerie. — Costruzione di gallerie artificiali, di muri paramassi e di sostegno ecc. — Importo totale L. 2,000,000; delle quali, L. 1,000,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Rialzamento dell'argine stradale in tratte sommergibili principalmente sulle linee Taranto-Reggio e Sibari Cosenza — Importo totale L. 2,700,000; delle quali, L. 1,000,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Costruzione di cavalcavia e sottovia per sopprimere passaggi a livello di speciale importanza — Importo totale L. 5,120,000; delle quali, L. 300,000 pel sessennio.

Fine della 6ª Categoria. *(Continua).*

FERROVIA DEL GOTTARDO

Abbiamo ricevuto il 16° *Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo dal 1° gennaio al* 31 *dicembre* 1887; **Rapporto** che sarà presentato all'Assemblea generale degli azionisti in Lucerna il 30 corrente mese.

Ne incominciamo — secondo il consueto — la pubblicazione che proseguiremo nei successivi numeri.

All' Assemblea Generale degli Azionisti
della Ferrovia del Gottardo.

Signori,

Abbiamo l'onore di presentare all' Assemblea generale della Compagnia del Gottardo il nostro *sedicesimo* Rapporto di gestione relativo all'esercizio del 1887.

I. *Basi ed estensione dell'impiego.*

Durante l'esercizio due questioni, pendenti da assai tempo, hanno avuta definitiva soluzione; cioè la *costruzione del secondo binario* sulla linea di montagna da Erstfeld a Bodio, ossia Biasca, e l'*impiego dei fondi di costruzione disponibili e dei loro interessi.*

Per quanto riguarda la prima questione, il Consiglio federale Svizzero, d'accordo coi Governi tedesco ed italiano, ha, con suo decreto del 4 ottobre 1887, fissato per la costruzione del doppio binario sulla predetta montagna lo spazio di 10 anni a cominciare dal 1.o gennaio 1887 ed ha approvato il programma tecnico ed economico che gli abbiamo sottoposto riguardo ai lavori e nel quale, in seguito all'aumento del traffico, si è potuto comprendere eziandio un aumento di circa 6 milioni di franchi nel capitale azioni. Il decreto federale è così concepito:

« 1. La Compagnia del Gottardo è obbligata alla costruzione del secondo binario sulle linee Erstfeld-Goeschenen ed Airolo-Biasca ed all'apertura all'esercizio del nuovo binario entro il termine di 10 anni dal 1.o gennaio 1887; ed a questo scopo i lavori dovranno essere subito incominciati e proseguiti secondo le disposizioni del presente decreto.

« 2. I lavori saranno eseguiti successivamente sulle tre sezioni seguenti:

« *a*) Airolo-Faido — *b*) Faido-Biasca — *c*) Erstfeld-Goeschenen.

« La prima dovrà essere compiuta ed aperta all'esercizio il 1.o ottobre 1890; la seconda il 1.o ottobre 1892; la terza il 1.o ottobre 1896.

« Il Consiglio federale si riserva di abbreviare questi periodi nei casi pei quali lo richiedesse l' aumento del traffico.

« 3. I piani di costruzione, e per i primi quelli della Sezione Airolo-Faido devono essere sottoposti al Consiglio Federale che nel suo decreto di approvazione fisserà la data per il principio dei lavori (art. 13 della legge sulle strade ferrate).

« 4. Il resoconto finanziario presentato dalla Direzione è approvato. Per conseguenza le spese di costruzione, previste in 12,500,000 franchi, saranno coperte: coi capitali di costruzione disponibili per il valore approssimativo di fr. 4,500,000; coll'emissione del residuo dell'imprestito di 100 milioni al 4 0[0, residuo calcolato a 5,500,000 franchi; ed infine con un aumento del capitale azioni per il valore da 4 a 5 milioni di franchi. La Direzione del Gottardo è obbligata a provvedere, nel più breve tempo possibile, a tale aumento del capitale-azioni ed a promuovere all'uopo le necessarie deliberazioni della Compagnia.

« 5. La cauzione di fr. 4,500,000 già versata nella cassa del Consiglio Federale costituisce una garanzia dell'adempimento degli obblighi imposti alla Compagnia dal presente decreto; inoltre si fa espressa riserva per l'applicazione dell'art. 28 della legge sulle strade ferrate. »

Circa l'impiego degli interessi dei fondi ancora disponibili, il Consiglio Federale ha presa in data 21 ottobre 1887 la seguente deliberazione:

« 1. La disposizione del decreto 8 maggio 1883, secondo la quale il terzo degli interessi del residuo fondo di costruzione spetta a tale fondo, è mantenuta in vigore purchè il capitale-azioni della Compagnia del Gottardo sia aumentato di 6 milioni di franchi ed i lavori del secondo binario tra Erstfeld e Biasca sieno spinti e compiuti a seconda dei termini fissati dal Consiglio Federale.

« 2. D'altra parte la Compagnia del Gottardo è obbligata a destinare a fondo di riserva, oltre i versamenti statutari e sino a che questo non abbia raggiunta la somma di 2 milioni di franchi, i seguenti specificati proventi:

« *a*) il benefizio di corso che la Compagnia realizza ogni anno sullo sconto di effetti e valori;

« *b*) il benefizio che la Compagnia realizzerà in virtù della convenzione consorziale del 21-22 ottobre 1883.

« 3. Esso non si è occupato della dimanda di modificare gli statuti nel senso che gli interessi dell'ammontare rispettivo del fondo di riserva siano lasciati d' ora innanzi a disposizione della Compagnia; per conseguenza il fondo di riserva sarà accreditato degli interessi del suo capitale, comprendendosi ugualmente il versamento straordinario prescritto alla cifra 2 e ciò sino a quando questo fondo non abbia ottenuto il suo *maximum* statutario. »

In seguito l'Assemblea Generale del 28 novembre 1887 ha deciso di aumentare da 34 a 40 milioni di franchi il capitale-azioni, l'art. 4 degli Statuti fu conseguentemente modificato e la cauzione necessaria di franchi 4,500,000 fu depositata al Consiglio Federale; di modo che la questione può considerarsi come definitivamente risolta. Il Consiglio federale ha approvata la modificazione degli Statuti.

Nel corso del gennaio 1888 le 12,000 nuove azioni furono offerte ai portatori delle antiche ed i signori S. e M. Reitzes a Vienna hanno prese le azioni (7265) sulle quali il diritto di prelazione non era stato esercito. Il primo versamento per queste 12,000 azioni era del 50 0[0, ossia di fr. 250 per azione. In questo versamento fu ammesso in pagamento, secondo la decisione dell'Assemblea generale del 28 novembre 1887, il titolo di godimento fissato in fr. 23 ed aggiunto alle antiche azioni per la riscossione della quota-parte spettante alle economie realizzate sulla costruzione del grande tunnel, non compresa la muratura, ma compresavi la sopra struttura a doppio binario per il prezzo di fr. 3733 per metro, previsto dalla perizia.

In virtù di una disposizione del Consiglio Federale, le spese occasionate dal pagamento di questo titolo di godimento saranno, nei conti futuri, collocati sotto la rubrica delle spese da ammortizzare.

Da assai tempo si progetta di creare a fianco della ferrovia da Chiasso a Milano, per Como e Monza, una comunicazione che accorci la distanza tra la ferrovia del Gottardo e Milano e presenti migliori condizioni d' esercizio; ciò vorrebbesi ottenere mediante *una linea che si stacchi a Mendrisio e si diriga a Milano per Saronno.* Ma sino ad ora tutti gli sforzi rimasero senza risultato. Nella seduta del 23 ottobre 1887, il nostro Consiglio d'Amministrazione fu informato che, allo scopo di effettuare tale progetto, la Giunta Municipale di Milano aveva presa l' iniziativa e pregato il Consiglio Comunale di autorizzarla:

1. A dimandare al Governo, per la città di Milano, la concessione di una ferrovia da Saronno alla frontiera svizzera presso Mendrisio;

2. Ad offrire al Governo di costrurre, a spese della Città, la dogana che sarà resa necessaria dalla costruzione della nuova linea, alla condizione che tale dogana sia costrutta nella città di Milano.

Su proposta poi di qualche membro italiano del Consiglio d'Amministrazione, questo invitò nella medesima seduta la Direzione a mettersi in rapporto tanto colla città di Milano quanto col Consiglio Federale per facilitare, in ciò che spetta alla Compagnia del Gottardo, la costruzione della linea preaccennata. Il 28 ottobre il Consiglio Comunale di Milano adottò, all'unanimità, le precedenti proposte della Giunta e ci risulta dalle comunicazioni fatte dal Sindaco di Milano, col quale la Direzione si è messa in rapporto secondo le decisioni del Consiglio d'Amministrazione, che i negoziati tra il Governo italiano e la Città di Milano s'avviano bene e lasciano prevedere una prossima e soddisfacente soluzione della questione.

Nell'ipotesi di questo risultato, noi abbiamo il 10 febbraio 1898 chiesto al dipartimento federale delle ferrovie di accordarci la concessione del tronco di questa linea, posto sul territorio svizzero, valutato a circa un milione di franchi. Questa linea abbrevierà di circa 11 chilometri e migliorerà di molto le comunicazioni tra il Gottardo, Milano e l'Italia. Nella nostra dimanda di concessione abbiamo fatto risultare specialmente che la costruzione del tronco svizzero dovrebbe essere compiuta per l'epoca in cui sarà aperto all'esercizio il tronco italiano e che, se la costruzione di quest'ultimo non fosse ammessa, la nostra dimanda dovrebbe per ciò solo considerarsi come cosa non avvenuta. Noi poi siamo partiti dalla supposizione che la dogana internazionale dovrebbe essere costrutta, secondo le deliberazioni del Municipio di Milano, a spese della Città di Milano.

Visto l'art. 20, numero 5 degli statuti, noi vi preghiamo di volere approvare l'estensione della nostra rete al tronco Mendrisio-Confine svizzero, per il caso in cui la linea italiana di raccordamento dalla frontiera svizzera a Saronno e Milano venisse costrutto.

(*Continua*).

CONCLUSIONI ADOTTATE
DAL
CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 22*).

QUESTIONE XXVII — *Trazione nelle ferrovie secondarie.*

Conclusione presentata dal signor Heurteau, presidente della quinta Sezione:

« La Sezione, presa conoscenza dell'interessante relazione che contiene nozioni sugli esperimenti fatti in diversi paesi, crede opportuno rinviare la questione al prossimo Congresso. »

Questa Conclusione fu approvata dall'Assemblea plenaria.

QUESTIONE XXVIII — *Freni per le ferrovie secondarie.*

Le Conclusioni furono presentate dal signor De Burlet, segretario principale della quinta Sezione:

Fra i tanti sistemi di freni continui che sono in uso sulle ferrovie principali se ne trovano parecchi che sembrano dover corrispondere alle esigenze delle ferrovie secondarie; ma le informazioni che si hanno a questo riguardo non sono sufficienti per poter decidere a qual freno si debba dare la preferenza, sotto i molti aspetti della sicurezza, dell'energia e della rapidità di azione, della spesa d'impianto, delle spese di mantenimento, ecc. Perciò la quinta Sezione si è trovata d'accordo nel pensare che ogni decisione sarebbe prematura, e anzi potrebbe nuocere al progresso dell'industria delle ferrovie secondarie. Inoltre l'esame tecnico della questione apparteneva piuttosto alla seconda Sezione.

Invece è stato più difficile accordarsi sopra un altro punto della quistione; l'Ing. Verole proponeva un voto che raccomandasse l'impiego dei freni continui più efficaci.

Senza dubbio non si può prescrivere in generale l'adozione dei freni continui per tutte le linee impiantate sopra strade comuni. La varietà delle circostanze è troppo grande perchè si possano stabilire delle regole generali. Precisamente perchè tali ferrovie sono d'interesse locale, esse devono piegarsi alle condizioni ed alle esigenze locali, svariatissime; esse devono seguire l'andamento e le pendenze delle strade su cui posano; qui bastano treni di pochi veicoli, là ne occorrono molti. Non si armerà di freni continui il materiale che pesa poco e corre su linee con deboli pendenze; ma se il profilo offre pendenze assai forti, come avviene spesso sulle strade, e se i treni devono essere assai pesanti, i freni a mano e a vite saranno sufficienti? Non occorreranno invece apparecchi potenti, tanto efficaci come quelli delle linee principali?

Le tramvie, ossia ferrovie con sede su strade comuni, si trovano sotto certi aspetti in condizioni inferiori a quelle delle ferrovie propriamente dette: sono esposte a molti pericoli che esigono l'impiego di mezzi energici che diano fermate rapide. Infatti sulle tramvie bisogna guarentire non solo la sicurezza dei viaggiatori e del personale di servizio, ma anche la sicurezza delle persone e dei veicoli che adoperano la strada comune.

Esse sono più esposte delle grandi ferrovie, perfettamente sorvegliate e recinte, a vedere quasi ogni momento sorgere davanti ai treni in cammino un ostacolo impreveduto. Finalmente sulle tramvie si è obbligati a moltiplicare le fermate; come si potrebbe ottenere una velocità effettiva soddisfacente e utilizzare la velocità massima consentita dai regolamenti, velocità generalmente troppo piccola, se non si dispone di un freno potente che riduca al minimo il tempo assorbito dai rallentamenti che precedono le fermate, e da quelli altri rallentamenti che devono precedere l'entrata nei luoghi abitati, in cui la velocità deve essere assai moderata?

Per questi motivi diversi membri della quinta Sezione espressero il parere che in certi casi debbano essere raccomandati per le tramvie i freni più perfezionati, compresi quelli continui.

Questa opinione è stata vivamente combattuta. Alcuni hanno fatto considerare la situazione delle ferrovie principali e delle principalissime circa 30 anni fa. I treni vi si regolavano con freni a mano dei più semplici, e le disgrazie erano rarissime: ma crescendo il numero dei treni e il loro peso, mentre i viaggiatori domandavano maggior velocità, si passò a poco a poco dai freni primitivi a quei freni continui tanto perfezionati, ma anche tanto complicati e tanto costosi, che si vedono oggi sulla maggior parte delle vie ferrate. Secondo alcuni le condizioni di esercizio delle ferrovie secondarie si avvicinano a quelle delle ferrovie principali trent'anni fa; bisognerebbe dunque permettere sopra di esse l'impiego di quei semplici meccanismi che allora bastavano sulle ferrovie principali e non esigere l'adozione immediata di meccanismi costosi e pesanti il cui impiego sulle grandi linee è giustificato soltanto dalla estrema intensità del traffico, e dalla velocità sempre crescente dei treni di viaggiatori.

Si è aggiunto che quando il traffico di certe linee secondarie crescesse in modo da richiedere un perfezionamento nei freni, siccome tale aumento del traffico significherebbe una prosperità non sperata, le Amministrazioni non tarderebbero certo ad adottare freni di maggior costo; ma esse desiderano migliorare il loro materiale a poco a poco secondo se ne mostra il bisogno, come hanno fatto le ferrovie principali, tanto più che non possono vivere che colla più stretta economia. In diversi luoghi i treni

delle ferrovie secondarie camminano a velocità piuttosto grandi e sono muniti soltanto di freni a mano senza che nasca alcun inconveniente. Bisogna anche pensare alle riparazioni, e alla pochezza delle officine di cui dispongono le ferrovie secondarie. Finalmente è stato notato che sulle linee secondarie occorre spesso di dover modificare la composizione dei treni, che per lo più sono misti; ciò rende incomodo l'impiego dei freni continui e li espone a guastarsi più spesso.

La maggioranza della Sezione ha adottato la seguente risoluzione che poi è stata ratificata dall'adunanza plenaria:

« La quinta Sezione, considerando che l'esercizio delle ferrovie su strade comuni deve essere essenzialmente economico, senza perdere le condizioni di sicurezza richieste per ciascuna di esse dalle sue circostanze speciali, è di parere che in generale l'uso dei freni continui non è necessario, potendo i freni comuni a mano dar tutta la sicurezza desiderabile, anche se si adottasse una velocità superiore a quella ammessa presentemente, mentre corrispondono meglio alle condizioni economiche dell' esercizio delle ferrovie secondarie. »

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Le Convenzioni per le costruzioni ferroviarie

Sappiamo che le divergenze insorte fra la Commissione Parlamentare, incaricata di esaminare il progetto di legge sui provvedimenti ferroviarî, ed il Ministro dei Lavori pubblici, on. Saracco, sono finalmente appianate, e che si addivenne ad un accordo anche sul modo di pagamento delle sovvenzioni chilometriche durante il periodo della costruzione delle linee. Come i nostri lettori sanno l'on. Saracco proponeva in quel progetto di legge che la sovvenzione di L. 20,500 al chilom. decorresse dalla data dell'apertura all'esercizio delle linee o dei tronchi di linea: mentre la Commissione parlamentare voleva che fino al momento in cui tutte le linee contemplate nelle Convenzioni non fossero ultimate, la sovvenzione chilometrica dovesse essere commisurata al costo reale di ogni linea o tronco di linea.

L'on. Saracco accolse la proposta della Commissione ed anche le Società ferroviarie accettarono questo diverso modo di contabilizzazione, dimodochè le Convenzioni così modificate vennero già firmate, e l'on. Genala, relatore della Commissione succitata, ha potuto ultimare la sua relazione che trovasi attualmente in corso di stampa e che domani verrà distribuita alla Camera dei Deputati.

><

Regolamento per le costruzioni.

Come è noto ai nostri lettori, vennero pubblicate il 24 dicembre 1887 apposite *Norme* per l'applicazione del Regolamento per l'esercizio delle strade ferrate onde appianare alcune controversie esistenti fra il Governo e le Società ferroviarie. Altrettanto ora si vuol fare circa il Regolamento per le costruzioni, e sappiamo che a questo scopo si sono riuniti in Firenze nel mese corrente i Delegati delle Società del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia ed hanno concretato un apposito schema di *Norme* il quale verrà fra breve sottoposto al R. Ispettorato generale.

Speriamo che venga approvato e che per tal modo anche il Regolamento per le costruzioni possa venire effettivamente applicato.

><

Acconto dividendo della Mediterranea.

Nella sua seduta di ieri, 22, il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo ha deliberato il pagamento di L. 12.50 per azione, in acconto del dividendo dell'esercizio che scade il 30 giugno corrente. (Vedi Avviso a pagina *Annunzi*).

><

La Mediterranea all'Esposizione di Parigi.

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha fatto domanda al *Comitato Nazionale per il concorso degli Italiani all'Esposizione di Parigi nel* 1889 dello spazio occorrente pel collocamento del materiale col quale essa si presenterà all' Esposizione stessa.

Questo materiale consterà:

di una locomotiva di tipo nuovo a G. V. a quattro ruote accoppiate ed a carrello girevole, che sarà costruita nelle grandi Officine ferroviarie di Torino;

di una carrozza a corridoio laterale di tipo nuovo e comodissimo studiato dal Direttore del materiale della rete Mediterranea sig. Comm. Frescot, che sarà costruita nelle grandi Officine stesse;

di una carrozza a balconata laterale che si sta costruendo nelle Officine di Pietrarsa e Granili;

di un apparecchio idrodinamico per la manovra degli scambî e segnali, sistema *Bianchi-Servettaz*;

infine d'una collezione delle fotografie, albums, ecc., ecc. del materiale ruotabile della rete Mediterranea.

><

Cuscini per la terza classe.

Veniamo informati che la rete Mediterranea ha testè concluso colla Ditta Antonio Barbini di Milano, che è già concessionaria del servizio del noleggio guanciali, una nuova convenzione con la quale viene accordata alla Ditta medesima la facoltà di noleggiare ai viaggiatori della terza classe dei comodi cuscini di pelle verso il tenue compenso di 50 centesimi per ogni viaggio e per qualsiasi percorrenza.

Questo nuovo servizio andrà prossimamente in attività; così anche le persone che prendono posto nella terza classe potranno godere di un maggiore comodo, e sarà per tal modo completato il miglioramento introdotto, per quelle viaggianti nella 1ª e 2ª classe, mediante i guanciali.

Siamo certi che questa utile innovazione dei cuscini per la 3ª classe incontrerà lo stesso favore che il pubblico ha tosto accordato a quella dei guanciali.

><

Vetture a letto.

Dalle Officine di Savigliano furono in questi giorni consegnate alla Mediterranea due delle quattro vetture a quattro letti che quanto prima saranno adibite al servizio della linea fra Milano e Roma, senza modificazione della sopratassa.

Queste carrozze, il cui tipo venne egregiamente studiato dal sig. Comm. Ing. Frescot, Direttore del materiale della detta Società, sono della massima eleganza e comodità.

Come si disse, esse sono a quattro letti, distribuiti egualmente in due riparti, i quali formano ciascuno una vera ed elegantissima stanza da letto fornita di tutto il *comfort* desiderabile.

Noi che abbiamo potuto vedere queste nuove vetture, siamo sicuri del pieno favore col quale esse saranno accolte dal pubblico.

><

Biglietti d'ingresso alle Stazioni.

Nel *Monitore* del 2 corr. abbiamo pubblicato il prospetto del numero e dell' importo dei biglietti di ingresso alle stazioni di 1ª e di 2ª categoria, abilitate alla vendita col Regolamento posto in vigore col 1° scorso febbraio, nel 1° Compartimento della Rete Mediterranea durante i mesi di febbraio, marzo ed aprile del corrente anno.

Ricordando nuovamente come nel n. 5 del corrente anno abbiamo pubblicato le norme, le condizioni e lo scopo che regolano l'uso di tali permessi d'entrata alle stazioni della Rete Mediterranea e della Rete Adriatica, pubblichiamo ora il prospetto per le stazioni del 2° Compartimento della Mediterranea nello stesso periodo trimestrale.

CATEGORIE	QUANTITA'	AMMONTARE
1ª (centesimi 20)	N. 51,485	L. 10,297
2ª (centesimi 10)	» 16,190	» 1,619
Totali	N. 67,675	L. 11,916

Riassumendo infine i resoconti del 1° e del 2° Compartimento della Rete Mediterranea, durante i mesi di febbraio, marzo ed aprile, ne risulta il seguente prospetto complessivo:

COMPARTIMENTI	QUANTITA'	AMMONTARE
1°	N. 108,414	L. 16,887.10
2°	» 67,675	» 11,916.00
Totali	N. 176,089	L. 28,803.10

><

Durante il mese di maggio, poi, il 1° Compartimento della Mediterranea ha dato il risultato che appare dal seguente prospetto:

CATEGORIE	QUANTITA'	AMMONTARE
1ª	N. 27,302	L. 5,460.40
2ª	» 19,703	» 1,970.30
Totali	N. 47,005	L. 7,430.70

><

Ferrovia Modena-Vignola.

Essendo prossima l'apertura all'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto da Modena a Vignola, la Deputazione provinciale di Modena, concessionaria della ferrovia medesima, ha sottoposto all' approvazione governativa i varî regolamenti da addottarsi per l'esercizio relativo.

><

Ferrovia Viterbo-Corneto.

Sappiamo che il Sindaco di Viterbo, presidente del Consorzio per. la costruzione di una ferrovia da Viterbo a Corneto Tarquinia per Toscanella, nel rassegnare al Ministero dei Lavori Pubblici i documenti che gli furono richiesti pel completamento della pratica relativa alla domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio della linea medesima, ha fatto vive istanze al prefato Ministero perchè venga sollecitata il più possibile la domandata concessione unitamente alla sovvenzione chilometrica a forma delle leggi vigenti.

><

Ferrovia Roma-Viterbo per Ronciglione.

Siamo informati che il Municipio di Ronciglione, facendo riserva di presentare al Ministero dei Lavori pubblici regolare progetto, ha fatto domanda al Ministero stesso per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Roma a Viterbo per Ronciglione, in conformità delle disposizioni dell'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, instando per conseguire il sussidio governativo ammesso dalla legge del 24 luglio 1887.

Giusta il progetto da presentare la linea sarebbe lunga m. 76,000, e nell' altimetria non avrebbe pendenze superiori al 20 per mille.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.

C'informano da Sora che durante il mese di maggio fu dato un maggior sviluppo ai lavori di costruzione dei due tronchi della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compresi fra Arce e Sora; però i lavori stessi procedono sempre in modo inadeguato al programma stabilito per darli compiuti entro il termine fissato dal contratto. Sono specialmente in ritardo i lavori di rivestimento della galleria Scrime in causa della mancanza del materiale necessario.

><

Ferrovia Trapani-Castellammare.

Ci scrivono da Trapani che il Municipio di quella Città ha rivolto nuove istanze al Ministero dei Lavori pubblici per ottenere che il tronco di ferrovia diretto da Trapani a Castellammare per Calatafimi venga compreso fra i 1000 chilometri di quarta categoria autorizzati dalla legge del 27 aprile 1885. Questo tronco di ferrovia sarebbe destinato a mettere in regolare comunicazione la massima parte dei comuni della provincia di Trapani con quella di Palermo e soddisfarebbe ad antiche aspirazioni delle popolazioni interessate, le quali reclamano vivamente una più diretta corrispondenza colla città Capitale dell'Isola.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.

Diamo i promessi particolari sul progetto esecutivo del tronco da Orsomarso a Diamante, della ferrovia Eboli-Reggio (littoranea).

Questo tronco misura la lunghezza di m. 9410, e l'importo dei relativi lavori di costruzione ascende a L. 4,423,000, compresi gli imprevisti e le spese generali di Amministrazione.

Giusta il progetto di massima studiato dalla Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Reggio di Calabria l' importo del tronco risultava di lire 3,047,000, comprese le spese generali. Il maggior costo, presunto nel progetto Sociale in confronto del

progetto governativo, risulta da maggiori opere delle quali si è ritenuta necessaria l'esecuzione e da aumenti di prezzi.

Le opere d'arte minori da costruire lungo il tronco sono 53 con una luce complessiva di m. 90.90, e quelle maggiori sono tre, cioè: un ponte a tre travate in ferro della luce complessiva di m. 53.14; un ponte ad una sola luce, in ferro, di m. 19.90; un ponte a travata metallica, a tre luci, della totale lunghezza di m. 83.20. Oltre le predette opere è anche prevista una galleria della totale lunghezza di m. 720.

L'andamento planimetrico è formato da m. 7,123.80 di rettilinei e da m. 2,286.20 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 400. In altimetria la pendenza massima è mantenuta nel limite dell'11 per mille.

Lungo il tronco sono progettate la stazione di Cipollina-Grisolia e la fermata di Cirella. Per l'alloggio del personale di sorveglianza sono previste n. 9 case cantoniere doppie ed una semplice, nonchè tre garette. I passaggi a livello sono cinque.

L'armamento, come quello degli altri tronchi della linea, sarà formato con rotaie Vignole di m. 9 di lunghezza e del peso di 36 Kg. a metro corrente, poggianti su 11 traverse e collegate fra loro a giunto sospeso.

><

Preventivi di lavori ed aste.

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa due progetti riguardanti: il primo, la costruzione di opere complementari ritenute necessarie lungo la ferrovia da Viterbo ad Attigliano; il secondo, la costruzione di opere di difesa fra i chilometri 31 e 38 della linea da Colico a Sondrio per difenderla dalle corrosioni del fiume Adda. La spesa preventivata col primo dei suindicati progetti ascende a L. 191,400; e quella considerata col secondo progetto ammonta a L. 520,400.

Circa le opere lungo la ferrovia Viterbo-Attigliano la Direzione dei lavori ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 corr., l'avviso d'asta per la fornitura carico e scarico e spandimento di 13,000 metri di pietrisco e di 5,000 metri di ghiaia vagliata. L'ammontare presunto è di L. 98,000; il tempo utile per la completa ultimazione dei lavori è di giorni 360. Le offerte debbano essere presentate prima delle 3 pom. del 30 corrente alla Direzione dei lavori per le strade ferrate Meridionali in Ancona.

><

Facilitazioni ferroviarie.

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto con parere favorevole al R. Ispettorato generale la proposta di concessione di facilitazioni nei prezzi di trasporto a favore della Società di costruzioni in Napoli pel trasporto di laterizî prodotti della sua industria, da Avellino a Napoli, con obbligo di un trasporto minimo annuale di 5000 tonnellate.

><

Tariffe.

Le tre principali Amministrazioni ferroviarie, di comune accordo, hanno proposto al R. Ispettorato generale di aggiungere nella nomenclatura generale delle vigenti tariffe la voce: *Lucernari in ghisa ed in ferro per tetti,* con la indicazione della classe 4ª della tariffa generale e della speciale n. 75.

><

Le Società ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno proposto al R. Ispettorato generale che la intestazione della tariffa locale n. 220 P. V. pei trasporti di zucchero raffinato venga modificata in guisa da corrispondere al precipuo scopo pel quale fu instituita, di favorire cioè la industria nazionale, escludendo dal beneficio della tariffa medesima gli zuccheri di origine estera. A questo intento verrebbe anche fatta alla tariffa medesima una aggiunta alle condizioni che ne regolano l'applicazione onde meglio chiarire l'intendimento predetto.

><

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, in seguito a nuove premure della Associazione generale del commercio di Genova, ha nuovamente interessato il Ministero dei Lavori Pubblici sulla questione della applicazione della tassa corrispondente a dieci chilometri virtuali per i trasporti da Piazza Caricamento a Sampierdarena; tassa che si assicurerebbe risultare da un prontuario emanato dalla Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo e che troverebbesi in vigore malgrado assicurazioni in contrario.

><

Sullo stesso argomento la Camera di Commercio ed arti di Torino, lamentando la nuova tariffa unica per gli scali di Genova, che considera come dannosa non soltanto agli interessi commerciali genovesi ma eziandio a quello del commercio subalpino, ha preso una deliberazione con la quale, confermando i voti già fatti nel giugno 1886 si associa all'ordine del giorno dell'Associazione generale del Commercio di Genova, instando perchè venga sancito il principio che le stazioni marittime debbano considerarsi come ogni altra stazione ferroviaria, epperò soggette alle tariffe comuni basate sul reale percorso medio, e non su quello virtuale.

><

Le Società ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo di comune accordo hanno presentato al R. Ispettorato generale delle strade ferrate la proposta onde concretare che per i trasporti di treccie e di cappelli di paglia da Firenze ai Porti del Belgio (via Gottardo) siano stabilite condizioni identiche a quelle per gli eguali trasporti da Firenze ai porti francesi del Nord per la via di Modane, in base alla tariffa speciale comune del servizio italo-francese n. 401, piccola velocità.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha disposto che anche in quest'anno, durante la stagione estiva, e cioè dal 1º luglio al 31 agosto p. v. vengano attivati i due treni N. 670 e 675 fra Cesenatico e Ravenna.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni, in ordine ad affari concernenti le strade ferrate;

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi il progetto per la ricostruzione di due tratti dell'argine stradale a destra

ed a sinistra del Panaro, e per la bonifica parziale di cave di prestito lungo il tronco Persiceto-San Felice, nella ferrovia Bologna-Verona, del presunto importo di lire 360,000, ammettendo le modalità proposte per la esecuzione dei lavori;

2. Che possa approvarsi il progetto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa ed il sig. Giovenale Anfossi per la liquidazione di indennità dovutagli per subita espropriazione di alcuni terreni occupati colla ferrovia da Cuneo a Mondovì;

3. Che si possa approvare la perizia addizionale per la somma netta di L. 984,005.65, presentata dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia Roma-Sulmona, pei lavori di riparazione e completamento del tronco da Cocullo a Bugnara;

4. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la costruzione di argini al torrente Calopinace, nella ferrovia da Taranto a Reggio.

Il prefato Consiglio ha inoltre dato il suo parere:

a) negli atti di liquidazione e collaudo dei lavori di costruzione del terzo tronco della ferrovia di Vallelunga in Sicilia, per la parte concernente le tratte esterne della galleria di Marianopoli;

b) sugli atti di liquidazione e collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Battistella per la costruzione del tronco da Biadene a Levada, nella ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

c) sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Impresa Lentati per la costruzione del tronco da Bressana a Broni, nella ferrovia Vercelli-Mortara-Pavia.

><

Gare della Mediterranea.

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha indetta la gara per l'appalto dei lavori di costruzione d'un manufatto di cinque metri di luce al Km. 72,872 della linea Genova-Ventimiglia. Importo L. 11,000. L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo alle ore 10 ant. del 28 corrente mese.

><

Dalla Società stessa venne pure aperta la gara pel consolidamento della frana al Km. 140,660 e 140,780 della linea Napoli-Metaponto. Importo L. 107,000, Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 6 luglio p. v.

><

In base ai risultati della gara tenutasi presso la Società del Mediterraneo il R. Ispettorato Generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano l'appalto pel ristauro della tettoia metallica della stazione centrale di Milano col ribasso del 17.70 per cento.

><

Nelle sedute del *Comitato* e del *Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo* tenutesi il giorno 22 andante vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Rosazza e Soci di Torino per appalto dei lavori di costruzione della 6ª tratta della nuova linea di circonvallazione di Milano;

2. Colla Ditta Vignolo Salvatore di Sampierdarena per costruzione baracche provvisorie in legname pel ricovero del personale in servizio sulla linea Genova Ventimiglia;

3. Colla Ditta Baralis Antonio di Torino per fornitura di 80 garette grandi e di 20 piccole per guardiani e 10 per bilancie a ponte;

4. Colla Ditta Bertani Giuseppe di Milano per fornitura di 80 garette grandi e di 20 piccole per guardiani e 10 garette per bilancie a ponte;

5. Colla Società Anonima dei consumatori di gas-luce di Torino per fornitura di quintali 7,000 di carbone coke grosso;

6. Colla Ditta Ellena Giovanni di Genova per fornitura di 7000 quintali di carbone coke grosso da consegnarsi nelle stazioni di Sampierdarena, Savona, S. Remo e Ventimiglia;

7. Colla Ditta Rosso Giovanni di Savona pel servizio di trasbordo nel porto di Livorno dei combustibili e dei materiali che la Società deve ricevere in quel porto;

8. Colla Ditta Giandana Giuseppe di Lurago per appalto lavori di costruzione delle tratte 4ª e 5ª della nuova linea di circonvallazione di Milano;

9. Colla Ditta Vaglini Egisto di Civitavecchia per rinforzi provvisori in legname ai manufatti del tronco Cecina-Albarese della ferrovia Pisa-Roma;

10. Colla Ditta Budd Dellepiane e C. di Genova per fornitura di kg. 80,000 di zinco in lamiera dei n. 11 e 14;

11. Colla Ditta Guarnieri Giustino di Roma per costruzione di 13 garette in muratura per ricovero dei guardiani sulla linea Roccaravindola-Cajanello;

12. Colla Compagnia « L'Union des gaz » di Genova per fornitura di quintali 5,500 di carbone coke grosso;

13. Colla Ditta Canavesio Giovanni di Torino per fornitura di oggetti da lattoniere per lampisteria;

14 Colla Ditta Fratelli Chiaventone e C. di Torino per fornitura di 2685 cappelli di feltro all'alpina per cantonieri, guardiani, sorveglianti e brigadieri;

15. Colla Ditta Cerino Giovanni di Torino per fornitura di 10,000 palotti di legno ferrati;

16. Colla Ditta Agostino Oneto di Sampierdarena per fornitura di Kg. 54,000 d'olio d'oliva;

17. Colla Ditta Marstaller Hausmann e C. di Bari per fornitura di Kg. 334,000 d'olio d'oliva;

18. Colla Ditta Zani Alessandro di Civitavecchia per servizio di trasbordo combustibili e materiali che la Società deve ricevere in quel porto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori pubblici:

1. Preventivo della spesa di L. 6450 occorrente per la costruzione di un marciapiede nella stazione di Castagneto, lungo la linea da Roma a Pisa;

2. Preventivo della spesa di L. 48,000 occorrenti pei lavori di ripristinamento e miglioramento delle condizioni del magazzino dei legnami nelle nuove officine di Torino (P. S.);

3. Progetto di rinforzo al muro di sostegno del piazzale per la stazione di Como (San Giovanni), con una spesa di lire 36,300;

4. Progetto per la costruzione del manufatto sulla roggia Cerano, lungo la linea Torino-Milano, spesa preventivata lire 5200;

5. Preventivo della spesa di L. 15,350 occorrenti per la sostituzione di tre piattaforme del diametro di m. 4,50, e di una intersezione retta a quattro piattaforme da m. 4 in stazione di Voltri;

6. Preventivo di L. 3090 occorrenti per lo spostamento della linea telegrafica lungo il ponte sul Po a Mezzanacorti (linea Pavia-Voghera);

7. Preventivo della spesa di L. 63,500 occorrenti per il risanamento di m. 6800 del tronco Gallarate-Somma Lombarda lungo la linea da Rho a Sesto Calende;

8. Preventivo di L. 2742.84 occorrenti per modificazione delle casse della sabbia a nove locomotive assegnate al deposito di Roma;

9. Progetto dei lavori occorrenti per il completamento e l'arredamento interno della fonderia nello stabilimento dei Granili, con un preventivo di spesa di L. 204,000;

10. Preventivo di L. 8994,29 occorrenti per l'applicazione di apparecchi per riscaldamento a vapore a nove locomotive ed a sei carrozze;

11. Preventivo della spesa di L. 4000 occorrenti per la sostituzione di cordoni telegrafici ad un conduttore coperto di piombo in alcune gallerie del tronco Sestri Levante-Spezia;

12. Contratto colla ditta Falchi Agostino di Asciano pei lavori di consolidamento della frana del Massone al chilom. 254,301 della linea da Asciano a Montepescali;

13. Contratto colla ditta Larini, Nathan e C. di Milano per la fornitura di sbarre girevoli in ferro per passaggi a livello, destinate al tronco Spezia-Pontremoli della ferrovia Parma-Spezia.

14. Consolidamento del ponticello al chilom. 16 + 715,70 della linea Pavia-Brescia; L. 9981.37:

15. Costruzione di alcune cunette murate e consolidamento di alcune opere d'arte fra i chilom. 9 + 700 e 27 + 100 della linea Pescara-Aquila-Terni; L. 11,500;

16. Proposta per fornire d'acqua potabile i fabbricati della linea Adria-Chioggia; L. 81,000;

17. Ampliamento della stazione di Montecelio sulla linea Roma-Solmona; L. 112,500.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione al Ministero dei Lavori pubblici le seguenti proposte:

1. Consolidamento di un manufatto al chilom. 16,715.70 della linea Pavia-Brescia, spesa occorrente L. 9981.37;

2. Costruzione di un nuovo pozzo per il rifornitore della stazione di Suzzara, spesa presunta L. 2900;

3. Preventivo di L. 1450 occorrenti per la costruzione di apposite latrine addossate a tre case cantoniere lungo la linea Milano-Piacenza;

4. Consolidamento delle trincee della Breda e di Monterotondo lungo la linea da Brescia ad Iseo, con una spesa di L. 120,000;

5. Rifacimento di m. 16,892 di binario da corsa e di m. 4708 di binario di stazione e di n. 20 deviatoi lungo la linea da Terontola a Firenze, con un preventivo di spesa di L. 179,640;

6. Formazione di una carreggiata per l'accesso dei barocci nello scalo delle merci di Lucca, spesa occorrente L. 6178.50;

7. Rialzamento delle livellette fra i chilom. 272,920 e 274,170 della linea Bologna-Otranto, con una spesa di lire 46,200.

— A complemento della notizia pubblicata nel precedente numero (in questa stessa rubrica) riguardante il progetto rassegnato al Ministero dei Lavori pubblici dalla Società delle Meridionali per costruzione di una tettoia metallica e di altri lavori nella stazione di Mantova, aggiungiamo i seguenti particolari:

All'esecuzione di cotesto progetto si provvederebbe con due distinti appalti: il primo comprenderebbe la fornitura e posa in opera della tettoia metallica, ed il secondo tutti gli altri lavori murari ed in legno. Per entrambi gli appalti viene proposta la licitazione privata. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere formanti oggetto della proposta della quale trattasi, escluso il valore del materiale metallico di armamento, ascende a L. 266,100. La tettoia che si propone di costruire avrà la lunghezza di m. 103.50 e la larghezza di m. 26.70. La tettoia si comporrà di 12 centine circolari, con tiranti orizzontali rialzati, e di due centine speciali sulle fronti, destinate a sorreggere le invetriate. La distanza fra centina e centina sarà di m. 9, escluse però le centine intermedie e le due estreme, le quali saranno collocate alla distanza di m. 4.50 l'una dall'altra. Nelle centine normali la sopraelevazione del tirante sarà di m. 1.10; la freccia della centina di m. 5.30.

Ferrovia Udine-Portogruaro. — Nel *Monitore* del 26 maggio u. s. annunciavamo che la Deputazione provinciale di Udine, concessionaria di questa ferrovia, aveva fatto istanza al R. Ispettorato generale della ferrovia di poter aprire il primo tronco da Udine a San Giorgio di Nogaro, appena che fossero ultimati i lavori, i quali si trovavano allora abbastanza avanzati.

Ora possiamo aggiungere che le opere d'arte, il corpo stradale ed i fabbricati sono compiuti e procedono regolarmente i lavori di finimento. Quanto alla massicciata è completo il primo strato su tutto il tronco ed è già sparso anche il secondo strato su 11 chilometri della prima tratta Udine-Palmanova. L'armamento della via è completo su tutta l'estesa, essendo stato varato ed armato anche il ponte metallico sul fiume Corno.

Dallo stato pertanto dei lavori, si può con molta attendibilità ritenere che entro la prima quindicina di luglio potranno essere portati al punto da rendere possibile la visita di ricognizione e quindi l'apertura all'esercizio dell'intero tronco da Udine a San Giorgio di Nogaro.

Nell'altro tronco da San Giorgio di Nogaro a Latisana i lavori sono in ritardo; però ora vengono spinti alacremente, e le due opere più importanti, cioè i ponti sul Tagliamento e sullo Stella, sono portati al punto da potersene ritenere certa la loro ultimazione nel periodo di tre mesi.

Ferrovie Nord-Milano e Ticino. — Le due Società delle dette ferrovie hanno presentata al Consiglio Provinciale di Como domanda intesa ad ottenere per la Nord-Milano autorizzazione di sostituirsi alla Ticino nell'esercizio delle linee Como-Saronno-Varese e Saronno-Malnate, e ciò per tutta la durata della concessione delle medesime, fermi restando tutti i diritti che la Provincia di Como attualmente ha verso la Società del Ticino e che essa potrà in seguito far valere verso la Società Nord-Milano.

Inoltre la Nord-Milano, la quale più che subentrare alla Ticino, dà il proprio nome all'associazione di capitali delle due Società — portati a 12 milioni — acquisterà la linea tramviaria Saronno-Grandate-Como.

Le Società pongono per clausole che la Provincia di Como approvi entro il corrente mese la loro domanda.

Il Consiglio provinciale comasco è chiamato lunedì 25 corr. a deliberare sulla questione.

Tramvia Monza-Trezzo-Bergamo. — Si è costituita a Milano una Società per la costruzione e l'esercizio di questo tramvia che percorrerà la nuova strada interprovinciale da Monza a Bergamo. La Società è formata col capitale di un milione di lire, diviso in quattro mila azioni; una metà del capitale è già sottoscritto. Fra le persone che fanno parte del Comitato promotore notansi il senatore Robecchi, il cav. Bergomi, sindaco di Monza, il conte Suardi, sindaco di Bergamo, il conte Fè D'Ostiani, e i deputati Agliardi, conte Arnaboldi, Cazzaniga, Carmine, Casati, Sola, conte Suardi Alessio, Taverna, Cucchi e Pavesi.

La nuova tramvia ,che sarà non meno utile pel servizio dei passeggeri che delle merci, attraversa una zona delle più ricche per l'industria agricola e manifatturiera non percorsa da altri mezzi comodi di comunicazione, eccetto che dalla nuova strada interprovinciale lungo la quale contansi specialmente i paesi di Concorezzo, Vimercate, Bellusco, Trezzo, Brembate ed Osio. I comuni interessati hanno già votato la cospicua somma di 200 mila lire per la nuova linea, che sarà la più breve e la meno costosa, non solo fra Monza e Bergamo, ma anche fra Bergamo e Milano, mediante un servizio cumulativo alla stazione di Monza.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di maggio 1888, confrontato con quello dello stesso mese 1887, fu il seguente:

		Maggio 1888	Maggio 1887
Passeggieri trasportati;	Num.	93,200	94,324 —
» introito;	L.	364,500	353,268.07
Bagagli e cadaveri;	Tonn.	470	425 —
» introito;	L.	50,000	45,830.98
Bestiame trasportato;	Capi	3,020	3,148 —
» introito;	L.	10,500	8,096.21
Merce trasportata;	Tonn.	56,200	55,964 —
» introito;	L.	590,000	568,015.74
Introito complessivo;	L.	1,015,000	975,211 —
» chilometrico;	L.	3,815.79	3,666.21
Spesa complessiva;	L.	420,000	386,527.25
» chilometrica;	L.	1,578.95	1,453.11
Introito netto;	L.	595,000	588,683.75

Nelle spese di esercizio non sono compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio e sono dedotti gli interessi per censi.

Ferrovie Francesi. — In seguito all' autorizzazione concessa dal Ministro dei Lavori pubblici, domenica 17 corrente, fu aperta all'esercizio il tronco Tallone-Ghisonaccia della ferrovia da Casamozza a Fium-Orbo in Corsica. Questo tronco misura 17,762 metri e comprende, oltre le due estreme stazioni, la stazione di Aleria e la fermata di Puzzichello.

Ferrovie Messicane. — Grandi lavori furono intrapresi per la costruzione della linea del Pacifico e della ferrovia Centrale Messicana; questi lavori sono proseguiti con grande alacrità.

Ferrovie Nord Americane - Messicane. — Un avvenimento di grande importanza per il commercio e per l'industria si è recentemente compiuto nel Messico; i due grandi Stati dell'America del Nord, gli Stati Uniti ed il Messico, sono ora collegati da una ferrovia internazionale. Il raccordamento ha luogo nella piccola città di Loredo, posta nel Braso del Norte a circa 12 leghe dal golfo del Messico, ove si incontra la rete del Pacifico meridionale degli Stati Uniti.

Rete Australiana — Riportiamo dal *Journal des Transports*: Un telegramma da Sydney, in data di sabbato scorso (9 corrente), che ci è stato comunicato, annuncia che sir Enrico Parkes, presidente del Consiglio dei ministri, ha fatto la seguente dichiarazione all'Assemblea Legislativa.

Egli ha annunziato che « Il Governo aveva progettato di costrurre 1,800 miglia (2,900 chilometri) di nuove strade ferrate per il valore di 11,000,000 di lire sterline (275,000,000 lire) ma che *nessuna linea sarebbe stata principiata se essa non rendesse l'interesse del capitale e le spese d'esercizio*; eccetto che nel caso in cui seri sbocchi e produttivi non fossero aperti. »

Il *Journal des Transports* aggiunge alla notizia il seguente commento, al quale ci associamo pienamente: Ecco una politica che ci sembra prudente e che la maggior parte degli Stati più civilizzati dovrebbero adottare.

Notizie Diverse

Società Veneta di Costruzioni — Il 20 corr. ebbe luogo in Padova l'Assemblea generale degli azionisti della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

Erano presenti 146 azionisti, che rappresentavano 2712 voti e 29470 azioni.

Dalle relazioni dei sindaci risulta che gli utili dell'esercizio scorso ammontano a L. 3,208,923.99 che non saranno pagate in dividendo ma sono destinate ad una nuova partita sotto il titolo « Minor valore titoli e partecipazioni » stante il danno subito dalla Società nel partecipare alla impresa per le acciaierie di Terni.

La discussione fu animatissima: parlarono i signori Podreider, Avezzani e l'ing. Pini, il quale raccomandò che nel prossimo esercizio si debba anticipare il dividendo semestrale.

La relazione fu approvata; in essa si constata che il capitale sociale e le riserve rimangono intatti, e per l'avvenire i lavori sono assicurati.

L'ingegnere Breda fu rieletto consigliere.

In complesso la discussione lasciò buona impressione.

Locomotive per l'esercizio dei canali. — La « *London and North-Western Railway* » ha incominciato a porre le rotaie lungo il Shropshire Union Canal per esperimentare l'uso delle locomotive, invece dei cavalli, nel rimorchio delle navi. Quanto prima se ne farà l'esperimento e, se questo riescirà profittevole, si porranno due linee di ferrovia lungo le sponde del canale da Cheshire a Wolverhampton.

Costo della trazione a vapore, a cavalli, funicolare ed elettrica. — Riassumiamo dal *Railway News*: Un americano, il signor Ransom, volendo stabilire un confronto tra il costo della trazione a vapore, quella a cavalli, quella funicolare e quella elettrica, si è rapportato ad un comune esperimento su di una ferrovia lunga 6 miglia, con 24 carrozze, con una velocità di 6 miglia all'ora e tenuta in esercizio durante 20 ore sulle 24.

La trazione animale richiede 24 cavalli in servizio sulla linea e 142 nelle scuderie e costerebbe, pel suo impianto, compresa la spesa dei finimenti da tiro, 38,400 dollari; ossia L. 178,912 calcolando il dollaro a L. 5.18. Il costo di primo impianto del materiale elettrico fu calcolato in dollari 26,500; ossia L. 137,270.

Circa la spesa per il binario si hanno i seguenti estimi: per la trazione animale, su di un solo binario, dollari 9,000 per miglia, ossia L. 46,620; per la trazione elettrica, secondo i diversi sistemi, da 10,000 a 23,500 dollari ossia da 51,800 a 121,730 lire; per la trazione funicolare, secondo i diversi sistemi, da 30,000 a 110,000 dollari ossia da lire 155,400 a 569,800; per la trazione a vapore, 9000 dollari ossia 46,620 lire.

Se sulle antiche strade vogliasi adattare la nuova trazione, la spesa di trasformazione ed adattamento è così calcolata: per il sistema funicolare, dollari 265,200 ossia L. 1,163,736; per il sistema elettrico, 70,500 lire sterline; per la trazione a vapore 40,000 lire sterline.

Il signor Ransom conchiude infine: « La trazione a vapore debbesi preferire a tutte le altre dal punto di vista della spesa di primo impianto, da quello della spesa di esercizio e da quello della manutenzione. »

Canalizzazione gigantesca. — La « *Standard Oil Company* » sta costruendo attualmente la tubolatura da Lima, Stato dell'Ohio, a Chicago per la conduttura rapida ed economica del petrolio che dovrà surrogare il carbone nei grandi stabilimenti manufatturieri di Chicago. I tubi saranno posti lungo la ferrovia Chicago-Atlantico. Essi avranno un diametro di 203 millimetri e ciascuno misurerà metri 6,705 di lunghezza; richiedonsi perciò circa 150 tubi al chilometro. Le giunzioni saranno chiuse ermeticamente e simili a quelle delle condotte del gaz e del vapore.

La spesa è calcolata a 21,875 lire per chilometro, senza i serbatoi e le pompe. La lunghezza totale della tubolatura è di circa 338 chilometri e la spesa complessiva è preventivata in L. 11,250,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			16 Giugno	Giugno 23
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 813	810
»	»	Mediterranee	» 634	635
»	»	Sicule	» —	—
»	»	Sarde (preferenza)	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 550	549
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara-Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 315	315,50
»	»	» 2ª emiss.	» 306	306
»	»	Centrale Toscana	» 530	530
»	»	Meridionali	» 315,75	315,50
»	»	Sarde, serie *A*	» 312,50	311
»	»	» serie *B*	» 316	314,50
»	»	» 1879	» 312	310,50
»	»	Pontebba	» 470	470
»	»	Nord-Milano	» 269	269
»	»	Meridionali Austriache	» 298	298

VERSAMENTI

Società Pirelli e C. di Milano. — I sottoscrittori delle azioni emesse dalla Società, sono invitati a versare presso la Banca generale, Sede di Milano, l'importo di due decimi (4 e 5) nei giorni dal 15 al 20 luglio p. v. e nelle ore, dalle 11 ant. alle 2 pom.

CONVOCAZIONI.

Ferrovie Meridionali. — Il 20 luglio alle ore 12 meridiane, Assemblea generale straordinaria in Firenze.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno d' Italia* del 18 corrente n. 143 pubblica i numeri estratti delle 140 cartelle Obbligazioni della Serie B aventi diritto al rimborso a datare dal 1.o luglio.

Banco di Sconto e di Sete in Torino. — Dal 25 corrente verrà pagato il 2.o dividendo in L. 14 contro presentazione della Cedola n. 2.

Navigazione Generale Italiana. — I portatori delle Obbligazioni 4 0[0 in oro, garantite sulla Ferrovia Tunisi-Goletta, sono prevenuti che a partire dal 30 giugno corrente si effettuerà: — In L. 20 il pagamento della cedola n. 2 scadente in quel giorno. — In L. 100 per cadauna Obbligazione il rimborso delle seguenti Obbligazioni estratte per la prima annualità di ammortamento; cioè:

4263 1261 4261 3189 3308 6841
4994 2887 2656 6753 0308 6226

— Si prevengono i Portatori delle Obbligazioni R. Rubattino e C.. tipo oro e tipo carta, che a partire dal 30 corrente si effettuerà: — In L. 15 per Obbligazione, il pagamento della Cedola n. 41 scadente in quel giorno. — In L. 1000 per cadauna Obbligazione, il rimborso delle Obbligazioni della Serie Y ultimamante estratta.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1.o a tutto il 31 del prossimo luglio avrà luogo il pagamento della Cedola n. 30 (1.o semestre 1888) delle azioni di preferenza, classe A, in ragione di L. 6,25 per ogni azione, e della Cedola n. 30 (1.o semestre 1888) delle azioni ordinarie, classe B, in ragione di L. 6,25 per ogni azione.

Ferrovie Meridionali. — Dal 1.o luglio saranno pagate la Cedola XXXVI in L. 11,50 e la Cedola XXXVII in L. 15; si effettuerà inoltre il rimborso in L. 500 (oro) dei Buoni estratti nel 36.o sorteggio. (V. pag. *Annunzi*).

Società Nazionale delle Officine di Savigliano. — La *Banca di Torino* a partire dal 5 luglio pagherà il saldo dividendo dell'esercizio 1887 in L. 25 contro rimessione del vaglia n. 13.

Banca Tiberina. — Il pagamento del 2.o dividendo in L. 27 per azione verrà pagato a cominciare dal 1.o luglio.

Ferrovie della Sicilia. — Dal 2 luglio sarà pagata la Cedola n. 4 in L. 12,50.

Banca Generale. — A cominciare dal 2 luglio sarà pagabile il tagliando n. 19 delle azioni, 1.o semestre, in L. 6,25.

Credito Mobiliare Italiano. — Dal 5 luglio verranno pagate L. 12 per interessi 1.o semestre 1888 sulle Azioni liberate.

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Deputazione Provinciale di Catania (2 luglio, ore 12 merid., 1.a asta). Appalto per 4 anni della provvista di materiali occorrenti alla manutenzione delle sottoindicate strade provinciali. — 1.o Strada da Nicolosi per Belpasso al bivio pria di S. Mar. di Licodia, chil. 12640, Importo annuo L. 10195,84. Cauzione definitiva L. 5097,92. Cauzione provvisoria lire 2050,00. Deposito per le spese L. 850,00. — 2.o Dalla sponda destra del Simeto in contrada arca dei Monaci alla contrada Gabella verso Raddusa. chil. 16600,00. Importare annuo lire 6640,00. Cauzione definitiva L. 3320,00. Cauzione provvisoria L. 1400,00. Deposito per le spese L. 550,00. 3.o Da Palagonia per Ramacca a Gurnalunga, chil. 12713,00. Importo annuo lire 3225,00. Cauzione definitiva L. 1612,50. Cauzione provvisoria L. 700,00. Deposito per le spese L. 300,00. — 4.o Dalla stazione di Catenanuova a Regalbuto, chil. 16600,00. Importo annuo L. 4800. Cauzione definitiva L. 2400,00. Cauzione provvisoria L. 1000,00. Deposito per le spese L. 400,00. Fatali 17 luglio, ore 12 merid.

Municipio di Massa Martana (Perugia) (2 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale C. O. Flaminia Massetana. Importo L. 107,722.28. Lavori compiuti in 5 anni. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva L. 1000. Fatali 16 luglio, ore 12 merid.

Deputazione Provinciale di Girgenti (3 luglio, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto per la costruzione di una variante nella strada da Casteltermini al confine della Provincia, nel tratto dal ponte Palo per la stazione ferroviarla di Acquaviva alla casa del marchese Guccia, incluse le opere murarie del ponte sul fiume S. Pietro, alla cui travata metallica sarà direttamente provveduto dall'Amministrazione provinciale. Importo L. 54.249.77. Cauzione L. 10,000. Deposito per spese L. 900. Fatali 18 luglio, ore 1 pom.

Municipio di Arienzo (3 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo edificio scolastico. Importo L. 46031.84 oltre a L. 4945.43 per imprevisto. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva L. 2000. Deposito per spese L. 1000.

Municipio di Teano (3 luglio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo Acquedotto in due lotti: il primo lotto comprende la fornitura e ponitura in opera dei tubi di ferro colle saracinesche, rubinetti, sfiatatoi, tappi di chiusura ed ogni altro accessorio occorrente per la conduttura forzata metallica dell'acqua potabile.

Il secondo lotto comprende tutte le rimanenti opere di muratura, legname, ferro, terra ed altri lavori provvisionali e diversi, compresa l'apertura e chiusura dei cavi per la ponitura dei tubi. Importo L. 62250.89 pel primo lotto, e L. 84906.12 pel secondo lotto. Cauzione L. 3000 per ciascun lotto. Lavori compiuti in 12 mesi.

Prefettura della Provincia di Terra di Lavoro (3 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione dei moli a difesa della foce a mare del canale Cannetto nella bonifica di Fondi e Monte S. Biagio. Importo L. 53,204. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Comune di Carbognano (Viterbo) (4 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di riduzione della Chiesa Vecchia a locali scolastici. Importo L. 9360. Lavori compiuti in sei mesi, Cauzione L. 900. Deposito per spese L. 150.

Comune di Lipari (4 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste necessarie per trasformare in Ospedale Civico il Convento degli ex PP. Osservanti attualmente destinato ad uso di scuola maschile. Importo L. 35,000. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 8000. Fatali 25 luglio, ore 12 merid. Lavori ultimati in 400 giorni.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Grosseto (6 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto della manutenzione sessennale dei fossi, canali e fiumi di bonifica, fabbriche, ponti, cateratte ed altri manufatti esistenti a destra del 1.o canale diversivo di Ombrone compresi i ponti in legno e i due bracci di strada alla via provinciale di Padule e via della Badiola. Importo L. 348.240. Cauzione provvisoria L. 3500. Cauzione definitiva il decimo.

— Appalto della manutenzione sessennale ed espurgo canali, fossi, ecc., esistenti nelle bonifiche di Scarlino e Piombino, manutenzione argini perimetrali e mantenimento, ponti, fabbriche, ecc. Importo L. 196,350. Cauzione provvisoria lire 10,000. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Cremona (7 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione ed arginatura maestra in sinistra del Po detta Spinadesco tra lo sbocco dell'Adda e la Cascina Curtarelli-Denti (metri 4301). Importo L. 165,920. Cauzione provvisoria lire 9000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 180 giorni.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Rovigo (9 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione dell'argine destro del Fiume Adige lungo il tronco I, Sezione II, nel circondario idraulico di Rovigo (mt. 7295). Importo L. 325,056. Lavori ultimati in 180 giorni. Cauzione provvisoria L. 17000. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Padova (9 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro di Adige lungo tutto il tronco II della Sezione I, del circondario idraulico di Este, compreso fra le pietre di confine tra i tronchi I-II e II-III nei comuni di Masi e Piacenza d'Adige (metri 8005). Importo L. 330,793. Lavori ultimati in 210 giorni. Cauzione provvisoria L. 16,000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Paternò (10 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — 1.o appalto di tutti i lavori, le forniture e le operazioni occorrenti per la manutenzione della strada da Paternò a Ragalna Piano Cisterna (km. 11,416). Importo annuo L. 2415,68. - 2.o appalto di tutti i lavori, le forniture e le operazioni occorrenti per la manutenzione della strada da Paternò a Belpasso, tronco Patellina, Acqua Rossa (m. 1232,97). Importo annuo L. 270. - 3.o appalto di tutti i lavori, le forniture e le operazioni occorrenti per la manutenzione della strada Maccarone primo tronco (km. 5,607). Importo annuo L. 1257,88. — Deposito per spese L. 100 pel 1.o appalto; L. 25 pel secondo e L. 50 pel terzo. — Cauzione L. 500 pel primo; L. 50 pel secondo e L. 200 pel terzo. Fatali 26 luglio, ore 12 merid.

Forniture.

Prefettura della Provincia di Torino (2 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Fornitura di 23,300 miriagrammi di legna da ardere occorrenti alle varie scuole di questa Università degli Studi ed Istituti dipendenti per la stagione invernale 1888-89, in base al prezzo di centesimi 42 al miriagramma. Cauzione provvisoria L. 900. Fatali 17 luglio, ore 11 ant.

Direzione delle Costruzioni - 2.o dipartimento, Napoli (9 luglio, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto per la fornitura di un Pontone a scafo d'acciaio pel trasporto di materiali con accessori diversi. Importo L, 65,000. Cauzione L. 6500. Consegna in 12 mesi.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e fornitura in opera del *Ponte sul Meduno* a Malgher in Provincia di Treviso, per conto dell'Impresa Fratelli Dal Maschio,

Comune di Loazzolo. — L'appalto dei lavori di esecuzione del tronco di strada a partire dai confini di Loazzolo (metri 4985,40), è stato aggiudicato al signor Roncati Francesco, Alessandria, per L. 40,525.28. (V. n. 21 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Palermo. — L'appalto per la manutenzione e miglioramento dei fabbricati militari a Caltanissetta, fu aggiudicato al sig. Zuccarello Francesco, a Girgenti, per L. 25,852.50.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

33ª Decade — Dal 21 al 31 maggio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	100.239 75	1.472 53	8.629 49	83.401 63	3.257 80	197.001 20	606 00	325 08
1887	114 417 21	2.321 09	9 855 89	87.097 47	1.981 09	215.672 75	606 00	355 90
Differenza nel 1888	— 14.177 46	— 848 56	— 1.226 10	— 3.695 84	+ 1 276 71	— 18.671 55	»	— 30 82
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 MAGGIO					
1887-88	3.052 140 67	63.416 89	348.840 01	3.376.945 52	67.565 10	6.898 938 22	606 00	11.381 39
1886-87	3.565.798 82	77.000 18	340.619 41	3.599 301 80	73 555 73	7.656.275 91	606 00	12.631 12
Differenza nel 1888	— 513.658 15	— 13.553 29	— 1.779 37	— 222.356 28	— 5.990 63	— 757 337 72	»	— 1.249 73

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	4 686 00	63 04	186 48	1.884 98	18 15	6 838 65	64 00	106 85
1887	5.137 55	50 20	217 36	839 53	60 05	6.604 69	62 00	106 53
Differenza nel 1888	— 751 55	+ 12 84	— 30 88	+ 1.045 45	— 41 90	+ 233 96	+ 2 00	+ 0 32
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 MAGGIO					
1887-88	143 779 60	1.908 59	11.666 22	44.309 35	1.324 00	202.987 76	64 00	3.171 68
1886-87	117.157 63	1.247 45	3.673 58	17.565 34	1 435 55	141.435 55	62 00	2.275 48
Differenza nel 1888	+ 26.621 97	+ 661 14	+ 7.992 64	+ 26.744 01	— 111 55	+ 61.908 21	+ 2 00	+ 893 20

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

- 16ª Decade — Dal 1° al 10 giugno 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	1.021.969 15	41.937 66	264.369 09	1.118.163 63	32 502 55	2.482.262 08	3.931 00	633 06
1887	921 030 97	46.438 29	280.146 89	1.142.435 33	30.068 93	2.423.420 41	3.980 00	608 90
Differenze nel 1888	+ 100.938 18	— 4.500 63	— 15.757 80	+ 24.271 70	— 2.133 62	+ 58 811 67	+ 4 00	+ 14 16
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	15 098 403 25	738.189 37	4.700 557 30	19.679.718 91	537,278 91	40.751.152 74	3.981 56	10.235 72
1887	13.772.370 71	719.089 36	4.361.226 10	19.150.745 06	600.908 28	39.828.370 48	3.980 00	10.007 13
Differenze nel 1888	+ 402.000 57	+ 19.100 01	+ 339,331 20	+ 228.973 85	— 63.6 9 37	+ 925.782 26	+ 1 56	+ 228 59

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	51.892 80	733 45	7.316 05	34.982 45	1.145 75	96.075 50	814 29	117 99
1887	39.466 57	679 91	4.437 84	27.934 18	913 53	73.432 03	745 00	93 57
Differenze nel 1888	+ 12.426 23	+ 58 54	+ 2.878 21	+ 7.018 27	+ 232 22	+ 22.613 47	+ 69 29	+ 19 42
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	632.014 50	15.330 12	88 367 61	558 972 34	18 451 10	1.313. 65 67	807 26	1.626 69
1887	575.257 57	12.636 51	62.860 01	469.656 40	18 000 06	1.138.110 55	711 30	1.600 46
Differenze nel 1888	+ 56.786 93	+ 2.693 61	+ 25.507 60	+ 89.3 5 94	+ 451 04	+ 152.111 65	+ 95 96	+ 26 23

Il 9 giugno aperto il tronco S. Giovanni in Persiceto Crevalcore di chilometri 9

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	2.891 90	2.088 85	+ 803 05	41.236 30	34.091 85	+ 7 144 45
Merci	590 75	462 63	+ 128 12	9.918 10	8.909 92	+ 1.008 18
Introiti diversi	94 80	82 90	+ 11 90	1.702 65	1.625 00	+ 77 65
Totali	3.577 45	2.634 38	+ 943 07	52.857 05	44.626 77	+ 8 230 28

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

Anno XXI Sabato, 30 Giugno 1888 Num. 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Relazione della Commissione della Camera

Circa i Provvedimenti per le Strade Ferrate Complementari abbiamo, nei precedenti numeri del corrente anno pubblicato: il *Progetto di legge* presentato il 28 febbraio alla Camera dei Deputati dal Ministro dei Lavori Pubblici; la annessa *Relazione Ministeriale;* le tre speciali *Convenzioni* stipulate colle Società Adriatica, Mediterranea e Sicula, che vennero in seguito parzialmente modificate e per cui gli azionisti delle rispettive Società sono ora nuovamente convocati per la loro approvazione.

Nella seduta del 25 corrente venne presentata alla Camera dei Deputati la *Relazione della Commissione:* elaboratissimo lavoro dell'on. Genala, il quale forma un grosso volume di oltre 200 pagine diviso in 10 capitoli.

Essendo brevissimo il tempo che ne separa dalla discussione della Camera, non possiamo, come vorremmo, riprodurre il testo della lunga Relazione dell'on. Genala. Dobbiamo pertanto limitarci a riferirne un sunto e le conclusioni da cui si può trarre un'informazione complessiva delle idee della Commissione sul progetto e sulle modificazioni introdottevi d'accordo col Ministro e colle Società.

RIASSUNTO DELLA RELAZIONE.

Nei primi capitoli si esaminano le cause che hanno resi necessari gli attuali provvedimenti, si fissano i termini del problema gravissimo che bisogna risolvere, e si pone in chiaro che rimangono ancora da costruire più di 3000 km. di strade ferrate, e che per questo occorrono all'incirca 1600 milioni.

Poi la Relazione esamina le linee fondamentali della soluzione proposta dal governo, indicando quale sia il programma tecnico e quale il programma finanziario.

Questo capitolo (4°) contenendo uno dei più ardui problemi della grande questione ferroviaria, è forse più degli altri diligentemente elaborato.

La Relazione discute quindi i vari metodi per eseguire le strade e procurarsi i fondi necessari, cioè: costruzione diretta dello Stato, licitazione privata, concessione. L'on. Genala riferisce che, dei tre metodi, la licitazione privata non ha incontrato l'approvazione della Commissione, la quale l'ha ammessa soltanto per la Catanzaro-Stretto Veraldi, a cagione della connessione sua con la Eboli-Reggio, che in forza di legge dev'essere data a licitazione privata.

Lo studio del relatore è stato necessariamente più largo sulle tre convenzioni (Adriatica, Mediterranea, Sicula), che trattandosi di contratti, tutt'altro che semplici e facili, vengano esaminati con cura speciale, così nell'insieme come nelle singole parti. L'on. Genala dimostra la ragione delle moltissime modificazioni introdotte, le quali anzi sono tante, che si può dire essersi sostituite nuove Convenzioni alle Convenzioni di prima.

Dai paragrafi di questo capitolo (7), resultano trattate le seguenti questioni: 1° Se le Società hanno forze adeguate all'impresa; 2° se le linee sono bene determinate; 3° quale sia il costo delle linee; 4° quali i correspettivi; 5° quali le norme di esercizio e varie altre questioni minori.

Il capitolo 8° comprende esclusivamente la Roma-Napoli e la Roma-Segni, alle quali si provvede cogli articoli 7 e 8 del disegno di legge. Queste linee non sono comprese nelle Convenzioni fatte con le Società; ma sono comprese nella totale spesa preventivata.

Le numerose petizioni vengono classificate nel capitolo 9°, ed infine nel capitolo 10° il relatore espone le conclusioni della Commissione favorevoli, com'è noto, al progetto emendato.

Segue la legge, con i suoi allegati ed alcuni pochi documenti. Senza pretendere di riferire, in questo rapido cenno, tutto il lato tecnico e finanziario di questo disegno di legge, rileveremo soltanto alcuni dati statistici principali.

Della rete delle linee complementari votate colle leggi del 1879 e 1882 sono già oggi in esercizio 1922 chilom. di linee ultimate e 593 altri chilometri di tronchi sopra linee non ancora ultimate. In tutto sono quindi 2515 chilometri di nuove ferrovie che sono in pieno esercizio dopo la votazione delle sopraricordate leggi ferroviarie.

Aggiungendo ad essi altri 939 chilometri in costruzione dei quali, dice la relazione, ben 672 saranno aperti allo esercizio prima che finisca l'anno corrente, avremo in tutto un patrimonio di 3404 chilometri.

Vediamo ora quali sono le linee ancora da ultimarsi o da costruirsi.

Vi sono anzitutto i tronchi non ancora appaltati sulle linee già iniziate: Parma-Spezia - Faenza-Firenze - Cuneo-Ventimiglia - Parma-Brescia-Iseo - Bologna-Verona - Portogruaro Casarsa - Gemona - Eboli-Reggio - Avezzano-Roccasecca - Catanzaro-Stretto-Veraldi - Messina-Patti-Cerda - Siracusa-Licata - Caianello-Isernia - Salerno-San Severino - Valsavoia-Caltagirone, che ammontano a chilometri 1106.

Poi le linee intere non ancora iniziate: Bassano-Primolano - Lecco-Colico - S. Arcangelo-Fabriano - Piombino Cornia - Gaiano-Borgo San Donnino - Aulla-Lucca - Saluzzo-Cuneo - Fano-Santa Barbara - Cremona-Borgo San Donnino - Monza-Besana - Besana-Oggiono - Cento-San Pietro in Casale - Sondrio-Tirano - Adriatico-Fermo-Amendola - Cosenza-Nocera Tirrena - Velletri-Terracina - Sparanise-Gaeta - Rocchetta-Melfi-Potenza - Ponte S. Venere-Avellino - Rocchetta-Melfi Gioia - Solmona-Campobasso - Barletta-Spinazzola - Lecce-Francavilla - Castelvetrano-Porto Empedocle e sue diramazioni, che rappresentano chilom. 1619. In tutto chilom. 2725; ai quali debbono aggiungersene 93 della Genova-Ovada-Asti e 205 o 225 della direttissima Roma-Napoli.

Per compiere tutti questi lavori si prevede dal Governo e dalla Commissione una spesa di L. 1,610,000,000.

Essi sono divisi nel modo seguente:

L. 664,189,503 da stanziarsi per le strade, di cui è cenno nell'art. 5 della legge e che sono descritte in apposite tabelle *A*, *B*, per gli esercizi indicati nelle tabelle medesime (fino al 1896-97).

L. 302,810,497 per linee relativamente alle quali il Governo domanda di poter procedere all'appalto per licitazioni private;

L. 417,000,000 in base alle convenzioni stipulate colle Società Mediterranea, Adriatica e Sicula;

L. 226,000,000, a calcolo, per la costruzione di altre linee e per altre spese di cui è cenno nel disegno di legge.

Dividendo questi chilometri fra nord e sud del Lazio, come fa la Relazione, si viene alla seguente distribuzione:

Dei 3454 chilometri di ferrovia aperti all'esercizio in virtù delle leggi del 1879 e 1882 o prossimi ad esserlo, se ne hanno nel nord d'Italia 2265, e nel sud 1189.

Dei chilometri 2725 ancora da iniziarsi e da appaltarsi, 849 appartengono al nord, e 1876 al sud, senza tener conto della Genova-Ovada-Asti e della direttissima Roma-Napoli.

Cosicchè quando tutto intero il piano ferroviario sarà compiuto, avremo un totale di chilometri 6170, i quali, aggiunta la Genova-Ovada-Asti, e la direttissima, crescono fino a 6497, di cui al nord del Lazio 3207, e al sud 3290.

La Commissione parlamentare, per mezzo del suo relatore, nulla nasconde della gravità del problema, appunto per poter concludere, a ragion veduta, sulla necessità non soltanto tecnica, ma politica e finanziaria, di risolvere una buona volta il problema stesso.

Dall'insieme del lavoro, per quanto lo abbiamo scorso, ci sembra risultare che le questioni sono trattate in modo assolutamente imparziale e obbiettivo allo scopo di esporre alla Camera la verità e porgere gli elementi di un giudizio illuminato. E questo è un gran merito che si aggiunge a quelli dell'ingegno, della chiarezza delle idee, della competenza dimostrata una volta di più dall'on. Genala in questa Relazione.

CONCLUSIONE DELLA RELAZIONE

Abbiamo spinto l'esame del disegno di legge, e delle Convenzioni 18 gennaio, 22 marzo e 18 aprile, in tutte le varie loro parti, quanto più diligentemente ci fu possibile, affinchè la Camera possa emettere, con tutta coscienza, il suo verdetto.

Il disegno di legge, come ogni umana cosa, non è perfetto, perchè ha pure le sue mende; ma, nell'insieme, pare alla Commissione debba essere accettato. Forse non sarà l'ultimo provvedimento, che bisognerà adottare; senza dubbio, però, esso importa un gran passo nella soluzione del problema delle costruzioni ferroviarie. È stata nostra cura coscienziosa dissipare ogni illusione e nelle popolazioni e nella Camera, e ci piace qui esprimere, ancora una volta, il dubbio, che l'intero decennio possa bastare per condurre a termine la rete complementare, votata il 1879, e per pagarne, ne' molteplici modi, la spesa. Ma le difficoltà del terreno sono molto spianate, perchè oramai una terza parte della rete è già compiuta, e perchè, a un tempo, il disegno di legge trova e cerca nuove forze, di cui utilmente valersi.

Giudicando, come per noi meglio si poteva, il suo programma tecnico e il suo piano finanziario, abbiamo più specialmente indagato i metodi di costruzione proposti, quello a preferenza delle concessioni.

Or, se non c'inganniamo, le Convenzioni escono, dall'esame della vostra Commissione, migliorate e nella sostanza e nella forma; e così modificate, pur sembrandoci tuttora alquanto larghi i compensi, crediamo che esse siano meritevoli dell'approvazione della Camera, sia per le ragioni generali svolte più innanzi, sia perchè la Commissione ritiene, che, al punto in cui siamo, il Governo non potrebbe ottenere patti più favorevoli. Ad ogni modo, costruendo lo Stato direttamente o per licitazione privata, non si spenderebbe di meno, ma certo non si avrebbe maggior garanzia di ottener le strade, solidamente costruite, nel tempo determinato.

Insomma, la soluzione presentata, e i contratti stipulati, possono non essere l'ideale della Commissione e della Camera; ma la Commissione, avuto riguardo alle difficoltà del problema e alla condizione delle cose, propone alla Camera di accettare e l'una e gli altri.

Il giorno, in cui sarà compiuta tutta la rete complementare, l'Italia possederà 15,000 chilometri di strade ferrate; e, ciò non di meno, sarà sempre al di sotto, proporzionalmente parlando, delle nazioni a noi vicine.

Non dee, quindi recare sgomento, se l'Italia si è accinta a spendere, in questo secondo ventennio, tanto, quanto spese nel primo vetennio del suo risorgimento.

Conscia, del resto, delle condizioni della nostra finanza, la Commissione ha cercato, perciò, di distribuire, in un numero maggiore di anni, la esecuzione delle opere e degli oneri, quale fu ideata dal Governo, affinchè fosse evitato ogni turbamento nei bilanci dello Stato; e resa necessaria una imposta novella.

Ma altro non può nè deve chiedere chi giudica, a buon diritto, che le strade ferrate sono strumenti di civiltà, che aiutano il crescere della produzione, diminuiscono il prezzo de' trasporti, e creano nuove vie e nuovi mezzi al commercio e alla industria; chi giudica, sopra tutto, che in Italia, a cagione della sua forma fisica e della sua recente compagine di Stato, esse diventano un elemento di primissimo ordine per la difesa del paese, un saldo cemento della sua unità politica e nazionale.

Certo, le spese per le strade ferrate sono ingenti. Ma son produttive, sia in riguardo alla economia generale della nazione, sia nell'interesse finanziario dello Stato. Esse,

infatti, non solo sono produttive in via indiretta, perchè accrescono la ricchezza del paese e diminuiscono varie spese, ma son anche produttive direttamente, perchè danno un reddito al tesoro dello Stato. Questo reddito non basta, senza dubbio, a far fronte adeguatamente all'onere di interessi, che lo Stato sopporta per la spesa fatta nella costruzione; non renderà, cioè, com'è noto, il 5 per cento del capitale impiegato; ma pure contribuisce a sopportarne le spese, poichè il 2 o l'1 e mezzo per cento è sempre una somma considerevole, che non può, nè deve essere trascurata.

Purtroppo le linee nuove, segnatamente ne' primi anni, non riescono e non riusciranno a pagare nemmeno la spesa di esercizio. Le linee secondarie, segnatamente se di molto costo e di poco traffico, perchè insufficiente financo a pagar le spese di esercizio, han fatto e faranno crescere gli oneri dello Stato. Ma bisogna considerare che non tutte le strade ferrate della rete complementare sono e saranno in questa condizione, e che anche le poco produttive creano un movimento, che si riversa su le altre, perchè esse guidano o ridestano, rendendola più intensa, la vita economica del paese.

E, infine, per conchiudere, l'Italia non autorizzò le strade ferrate allo scopo di mettere a frutto o a cambio il suo denaro; furono intendimenti ben più larghi e ben alti quelli, che mossero il lesgislatore italiano, dal 1859 in poi, a decretare una e l'altra nostra rete ferroviaria; nè, oggi, col presente disegno di legge, si chiede alla Camera di autorizzare nuove strade ferrate. Si tratta, puramente e semplicemente, di eseguire quelle, che le precedenti leggi dello Stato hanno decretate, e che, in parte, sono già eseguite; così che il fermarsi a mezza via, lasciando a metà l'opera iniziata, sarebbe, a parere della Commissione, un errore gravissimo.

RETE MEDITERRANEA

Lavori di completamento e miglioramento delle Linee

ELENCO DEI LAVORI PEL SESSENNIO 1889-95

(Continuazione, vedi n. 25)

CATEGORIA 7ª ed 8ª.

Torino-Genova. — *Torino P. N.* — Migliorie e riordino generale dei binari in dipendenza della costruzione della nuova stazione di Smistamento e del trasporto delle Officine — Importo totale L. 600,000; delle quali, lire 350,000 per il sessennio.

Torino-Genova. — *Baldichieri* — Impianto del servizio merci — Importo totale L. 100,000.

Torino-Genova. — *Rocchetta Tanaro* — Impianto della nuova stazione — Importo totale L. 100,000.

Torino-Genova. — *Alessandria* — Riordino ed ampliamento stazione e costruzione di binari per ricovero treni — Importo totale L. 1,440,000; delle quali, lire 400,000 per il sessennio.

Milano-Genova. — *Pavia* — Ampliamento e riordino stazione — Importo totale L. 766,000; tutte pel sessennio.

Il progetto importa la spesa di L. 1,066,000 — di cui L. 300,000 — già proposte a carico dell'Allegato B al Capitolato d'esercizio.

Milano-Genova. — *Genova P. P.* — Trasformazione, in seguito alla soppressione del servizio merci P. V. e fabbricato uffici — Importo totale L. 250,000; tutte pel sessennio.

Genova-Pisa. — *Genova P. B.* — Ampliamento generale della stazione ed impianto di un nuovo scalo oltre il Bisagno — Importo totale L. 2,500,000; delle quali L. 1,050,000 per il sessennio.

Genova-Pisa. — *Sturla* — Impianto binari di scarto e d'incrocio — Importo totale L. 100,000; tutte pel sessennio.

Genova-Pisa. — *Manarola* — Impianto binario di incrocio — Importo totale L. 200,000; tutte pel sessennio.

Genova-Pisa. — *Pietrasanta* — Ampliamento servizio merci — Importo totale L. 100,000.

Genova-Pisa. — *Torre del Lago* — Fascio binari — Importo totale L. 90,000; tutte pel sessennio.

Genova-Pisa. — *Pisa Centrale* — Ampliamento e riordino generale della stazione — Importo totale lire 2,000,000; delle quali, L. 940,000 tutte per il sessennio.

Pisa-Roma. — *Colle Salvetti* — Ampliamento binari — Importo totale L. 90,000; delle quali, L. 40,000 per il sessennio.

Pisa-Roma. — *S. Marinella* — Costruzione della nuova stazione — Importo totale L. 150,000.

Pisa-Roma. — *Montepescali* — Sistemazione della stazione — Importo totale L. 300,000.

Pisa-Roma. — *Civitavecchia* — Impianto apparato centrale, impianto nuovo rifornitore d'acqua ed ampliamento dei binari e del servizio merci; costruzione del binario al Porto — Importo totale L. 2,110,000; delle quali, L. 900,000 per il sessennio.

Pisa-Roma. — *Palidoro* — Costruzione di una nuova stazione — Importo totale L. 150,000.

Pisa-Roma. — *Pontegalera* — Ampliamento stazione e costruzione di un fascio di binari — Importo totale L. 250,000; tutte per il sessennio.

Pisa-Roma. — *Magliana* — Costruzione della nuova stazione — Importo totale L. 200,000; tutte pel sessennio.

Pisa-Roma. — *Roma Termini* — Ampliamento e sistemazione generale della stazione — Importo totale L. 1,000 000; tutte pel sessennio.

Il progetto importa la spesa di L. 1,500,000 — di cui L. 500,000 — già proposte a carico dell'Allegato B al Capitolato d'Esercizio.

Nel presente elenco non si comprendono le previsioni di spesa per il raddoppiamento e la rettifica di alcune tratte della linea Roma-Napoli e per la linea di congiunzione fra le stazioni di Roma Termini e Roma Trastevere, ritenuto che tali spese formeranno oggetto di speciali provvedimenti finanziari con riferimento ai Conti delle nuove costruzioni.

Torino-Milano. — *Chivasso* — Ampliamento generale della stazione — Importo totale L. 502,000; tutte pel sessennio.

Torino-Milano. — *Novara* — Completamento del nuovo deposito e sistemazione binari merci e passeggieri — Importo totale L. 931,000; tutte pel sessennio.

Lavori già eseguiti.

Torino-Milano. — *Milano centrale* — Riordino generale del Servizio passeggieri, Poste, Telegrafi, Questura, ecc.; ampliamento servizio merci a G. V.; ampliamento servizio merci e nuovo piano caricatore; maggiore sviluppo binari al Lazzaretto; raddoppio binario al Bivio Acquabella; impianto apparati centrali — Importo totale L. 3,250,000; delle quali, L. 900,000 per il sessennio.

Genova-Ventimiglia. — *Sestri Ponente, Pra e Voltri* — Ampliamento e miglioramento stazioni — Importo totale L. 325,000; tutte pel sessennio.

Genova-Ventimiglia. — *Albissola* — Costruzione terzo binario di corsa e binario morto allo scalo — Importo totale L. 100,000; tutte pel sessennio.

Genova-Ventimiglia. — *Savona* — Provvedimenti per deposito e smistamento treni; costruzione Deposito locomotive — Importo totale L. 2,025,000; delle quali, L. 1,025,000 per il sessennio.

Torino Cuneo. — *Cavallermaggiore* — Riordino ed ampliamento stazione con impianto rimessa definitiva — Importo totale L. 250,000; delle quali, L. 200,000 per il sessennio.

Torino-Cuneo. — *Cuneo* — Ampliamento della stazione per l'innesto di nuove linee — Importo totale lire 682,000; delle quali, L. 413,000 per il sessennio.

Alessandria-Cavallermaggiore. — *Bra* - Maggior ampliamento del servizio merci a P. V. e dei binari di ricovero treni — Importo totale L. 100,000; delle quali, L. 50,000 per il sessennio.

Savona-Bra — *Ceva* — Ampliamento della stazione — Importo totale L. 500,000; delle quali, L. 200,000 per il sessennio.

Milano-Chiasso. — *Seregno* — Ampliamento e radicale modificazione della stazione — Importo totale lire 650,000; delle quali, L. 300,000 per il sessennio.

Milano-Chiasso. — *Albate Camerlata* — Ampliamento stazione per l'innesto della linea di Lecco — Importo totale L. 120,000; delle quali, L. 100,000 per il sessennio.

Milano-Chiasso. — *Como Lago* — Ampliamento dello scalo merci — Importo totale L. 200,000; delle quali, L. 100,000 per il sessennio.

Oleggio-Pino. — *Laveno* — Binario di diramazione al Lago Maggiore e stazione lacuale — Importo totale L. 500,000.

Mondovì-Bastia — *Bastia* — Impianto nuova stazione — Importo totale L. 640,000; delle quali, L. 400,000 per il sessennio.

Alessandria-Cavallermaggiore. — *Alba* — Ampliamento e riordino della stazione — Importo totale L. 250,000; delle quali L. 200,000 per il sessennio.

Chivasso-Aosta. — *Ivrea* — Trasformazione della stazione per l'innesto della linea di Aosta — Importo totale L. 230,000; delle quali, L. 100,000 per il sessennio.

(*Continua*)

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE

del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea ordinaria del 26 Maggio 1888.

(Continuazione, vedi n. 24).

V. — Esercizio

§ 1°. — LUNGHEZZA DELLE LINEE, PERCORRENZA DEI TRENI E DEL MATERIALE MOBILE.

Lunghezza delle linee. — La estensione della rete principale è rimasta invariata in chilometri 3980 (allegato 1); quella della rete complementare è invece aumentata di chilometri 121, quindi al 31 dicembre 1887 essa misurava in lunghezza assoluta 804 chilometri (allegato 2) con una media di chilometri 754.34 esercitati durante l'anno, tenuto conto delle date di apertura all'esercizio dei nuovi tronchi della rete medesima.

Al 31 dicembre 1887 la lunghezza dei tronchi isolati dalla rete si limitava ai 65 chilometri della linea Colico-Sondrio-Chiavenna, essendo stato riunito alla rete, fino dal 1° agosto dello stesso anno, il tronco Tivoli Cineto Romano coll'apertura del tronco Roma-Tivoli della linea di Solmona.

Percorrenza dei treni e del materiale. — Le cifre della percorrenza, delle locomotive e dei veicoli nell'anno 1887 sono esposte, distintamente per la rete principale e quella secondaria, nell'allegato n. 4, nel quale trovansi pure indicate le cifre della composizione media e dei treni.

Dal confronto dei dati dei due anni 1886 87 apparisce che nel 1887 la percorrenza dei treni è aumentata in complesso di chilometri 888,428, di cui 698,190 pei treni viaggiatori e 190,238 pei treni merci.

§ 2°. — PRODOTTO E MOVIMENTO.

Prodotti complessivi dell'esercizio. — I prodotti diretti e indiretti dell'esercizio, repartibili con lo Stato, ammontarono per l'anno 1887 a . . . . L. 100,396,539.63
alle quali aggiungendo: gli introiti derivanti dall'esercizio dei tronchi isolati e dalla navigazione sul lago di Garda, prodotti questi di esclusiva spettanza dello Stato, in . . . . » 458,729.53

Si ha un prodotto totale di . L. 100,855,269.16
(allegato 12), il quale in confronto di quello ottenuto nell'anno 1886, in » 91,131,795.01
presenta un aumento di . . . . . L. 9,723,474.15
per l'anno 1887, corrispondente al 18.68 per cento.

Questo aumento è dovuto specialmente alle migliorate condizioni sanitarie, essendo cessata la epidemia colerica dalla quale erano state colpite nell'anno 1886 le principali e più importanti regioni della nostra rete. Ma vi ha eziandio contribuito, per quanto si riferisce specialmente ad alcune categorie di merci, il maggior movimento internazionale verificatosi negli ultimi mesi dell'anno, in previsione della cessazione del trattato di commercio con la Francia.

L'introito lordo totale (escluso quello derivante dalla navigazione sul lago di Garda) si divide come appresso fra le due reti principale e complementare:

	1886	1887	AUMENTO nell'anno 1887
Rete principale . . .	89,414,169.41	97,403,727.48	7,989,258 07
Rete complementare .	1,613,816,27	3,320,371.09	1,715,554.82
Totale . .	91,028,285.68	100,733,098 57	9,704,812 89

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

><

Stazione di smistamento in Torino.

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato per l'approvazione governativa il progetto della nuova Stazione di smistamento di Torino, da costruirsi lungo la linea Torino-Genova fuori della cinta daziaria, sopra terreni, le cui espropriazioni, preventivate per una spesa di circa un milione e mezzo, sono già in gran parte eseguite.

In attesa che il progetto generale, comprendente opere assai importanti ed impianti grandiosi, abbia riportato la superiore approvazione, essendo pure della massima urgenza provvedere in qualche modo alla ristrettezza delle attuali stazioni di Torino, sappiamo che la sullodata Società col consenso del R. Governo, ha disposto perchè con tutta sollecitudine sia data esecuzione ad un primo gruppo dei lavori d'impianto della nuova Stazione di smistamento, in modo da poterne attivare l'esercizio per il prossimo autunno, quando appunto si renderebbero maggiormente difficili le condizioni del servizio ferroviario a Torino.

Di conseguenza venne dal Servizio attivo del Mantenimento allestito d'urgenza il progetto particolareggiato del detto primo gruppo di lavori, in base al quale fu indetta una gara d'appalto a termini abbreviati per l'aggiudicazione del lavoro. Le schede di offerta delle Imprese concorrenti furono aperte presso la Direzione generale della Società il giorno 23 dello spirante giugno e l'appalto venne il giorno stesso aggiudicato, di comune accordo fra il R. Governo e la Società, alla Ditta Piatti e Rosazza di Torino, col ribasso del 20 per cento sui prezzi della Tariffa contrattuale.

A questa Ditta fu quindi fatta regolare consegna del lavoro il giorno 25 successivo, e non v'ha dubbio che, procedendo l'esecuzione dei lavori nei modi stabiliti dal contratto, nel venturo autunno potranno utilizzarsi i nuovi impianti, ed il servizio ferroviario di Torino non avrà a trovarsi nelle gravi e difficilissime condizioni degli ultimi anni decorsi.

A complemento di questi cenni aggiungeremo ancora che i lavori affidati d'urgenza alla Ditta Piatti e Rosazza constano essenzialmente di un fascio di binari per sosta e ricovero treni merci, e di un altro fascio di binarî tronchi per le operazioni di smistamento, coi relativi binarî di manovra e disimpegno, e con un binario indipendente dalla linea in esercizio per la diretta comunicazione colla stazione di P. N. Si impianterà inoltre una apposita baracca per gli uffici del movimento, del telegrafo e per gli altri servizî; con apposite opere d'arte e deviazioni è provveduto convenientemente alla continuità delle acque e delle strade nella zona di terreno occupata.

><

Disinfezione dei carri a bestiame.

Come avevamo preannunciato, nella scorsa settimana si riunì a Roma la Commissione istituita per la disinfezione dei carri a bestiame, composta di Delegati del R. Ispettorato generale, delle Società esercenti e dei Ministeri dell'Interno e dell'Agricoltura, Industria e Commercio.

Lasciando da parte i sistemi di disinfezione che erano stati per l'addietro proposti e sui quali i Delegati tecnici governativi espressero parere favorevole, fu deciso di procedere a nuovi studî ed esperimenti, che saranno fatti dai Delegati stessi, sigg. prof. Oreste, direttore della scuola superiore veterinaria a Napoli, e prof. Canalis, capo del laboratorio bacteriologico presso il Ministero dell'Interno.

Compiuti questi studî, la Commissione sarà nuovamente convocata per udire le proposte dei prefati signori, e contemporaneamente si procederà alla prova del metodo suggerito dalla Ditta Cirio per la pulitura dei carri, che consiste nell'impiego di polvere di torba.

><

Assemblee delle tre grandi Società ferroviarie.

Gli azionisti delle tre Società Mediterranea, Meridionali e Sicula, sono convocati in assemblea generale rispettivamente il 21, il 20 ed il 17 del luglio p. v. allo scopo di approvare il nuovo testo della convenzione stipulata da ciascuna Società col Governo per la costruzione delle linee complementari. (Vedi Avvisi nelle pagine *Annunzi).*

><

Cuscini e guanciali.

A complemento della notizia data nel numero precedente circa i cuscini per la terza classe, aggiungiamo che non solo sulla rete Mediterranea, ma anche sull'Adriatica, tale utile innovazione avrà principio col giorno 1° luglio p. v.

Sappiamo inoltre che in seguito a trattative testè ultimate il servizio noleggio guanciali e cuscini in pelle, verrà esteso anche alla rete Sicula incominciando probabilmente il servizio il 15 del venturo luglio.

><

Progetti dell'Adriatica.

La Società delle strade ferrate dell'Adriatico ha presentato all'approvazione governativa due progetti riguardanti: Uno — i lavori occorrenti per deviare la ferrovia Bologna-Pistoia fra i chilom. 85.826 e 86.500.15 in corrispondenza al rilevato Scappucci, con un preventivo di spesa di L. 65,650; l'altro — i lavori necessarî alla sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Ravenna, mediante presa d'acqua dai Fiumi Uniti, con una spesa di L. 82,200.

><

Gara per appalto di lavori.

Ci consta che la Società del Mediterraneo in data 22 andante ha indetta la gara per appalto dei lavori di costruzione del fabbricato passeggeri della stazione di Mongrassano Cervicati, di cinque case cantoniere e riparazioni ad altri fabbricati della linea Sibari-Cosenza. L'importo dei lavori ammonta a lire 65,000, e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 9 luglio p. v.

><

Allacciamento della ferr. Parma-Spezia alla Ligure.

Sappiamo che la Società del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato generale, per l'occorrente approvazione, il progetto del raddoppio di binario sul tronco della linea Ligure compreso fra il casello 88 e la stazione di Spezia per una lunghezza di metri 7,379.41.

Con tale progetto si provvede definitivamente all'allacciamento della ferrovia Parma-Spezia colla suddetta linea Ligure, nonchè alla costruzione della stazione di Vezzano, che, trovandosi al punto di distacco delle due linee, dovrà servire come stazione di diramazione.

><

Ferrovia Gallarate-Abbiategrasso-Pavia.

Il Comizio Agrario di Abbiategrasso, in assemblea generale, ha votato un ordine del giorno per raccomandare al Ministero dei Lavori Pubblici la costruzione della progettata linea ferroviaria da Gallarate ad Abbiategrasso ed a Pavia.

><

Ferrovia Chiari-Palazzolo.

Sappiamo essere intendimento del Comune di Chiari, in provincia di Brescia, di avanzare istanza al Governo del Re, onde ottenere la concessione della costruzione di un tratto di ferrovia destinato a congiungere Chiari con Palazzolo. La concessione verrà domandata in base alle leggi del 29 giugno 1873, 29 luglio 1879

e 25 dicembre 1887; ed il Comune predetto insterà pel sussidio governativo di L. 3000 al chilometro per la durata di 70 anni.

><

Funicolare da Chiaia al Vomero.

Ci informano da Napoli che la Banca Tiberina, subconcessionaria della ferrovia funicolare da Chiaia e Montesanto al Vomero, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto del tipo d'armamento da adottarsi per la ferrovia medesima, progetto che già fu ammesso con avvertenze dall'ufficio di Circolo ferroviario di Napoli.

><

Ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma.

La Società della ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma ha presentato alla approvazione governativa i tipi delle macchine e dei veicoli che essa intenderebbe di adottare per l'esercizio della linea medesima.

Sui detti tipi di materiale, si è pronunciato favorevolmente, ma con opportune avvertenze, l'ufficio governativo di Circolo ferroviario di Napoli.

><

Stazione di Casarsa.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato, con le riserve espresse dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, il progetto dei lavori di ampliamento della stazione di Casarsa, lungo la linea da Mestre a Cormons, dipendentemente dall' innesto nella medesima della ferrovia da Portogruaro a Casarsa. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 99,000; ed il Consiglio predetto ha opinato che all'esecuzione dei lavori si possa provvedere nel modo proposto.

><

Ferrovia Eboli-Reggio (Littoranea).

Diamo le informazioni che abbiamo promesso in un precedente numero del *Monitore*, intorno al progetto di esecuzione presentato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo pel tronco da Acquappesa a Fuscaldo della ferrovia Eboli-Reggio (littoranea).

Il tronco, del quale trattasi, misura la lunghezza di m. 9,995.50, dei quali, m. 7,402.04 sono in rettilineo e m. 2,593.40 in curva, con raggio minimo di m. 400. L'andamento altimetrico non presenta livellette superiori all'8.50 per mille, ed è formato da m. 5,942.50 di orizzontali e da m. 4,053 in pendenza.

Per mantenere la continuità dei corsi d'acqua attraverso la ferrovia son proposte n. 40 opere d'arte minori di luci inferiore a m. 10 e n. 6 opere speciali, tutte a travata in ferro in una sola campata, cioè: 1. ponte sul fiume Bagni di m. 40; 2. ponte sul torrente Scala di Guardia di m. 30: 3. ponte sullo stesso torrente di m. 20: 4. ponte sul torrente Serra di m, 30; 5. ponte sul torrente Gusiglio, di m. 40; 6. ponte sul torrente Mercando, di m. 30.

Oltre alle opere predette sono anche progettate n. 3 gallerie, una delle quali subalvea, della lunghezza di m. 128, e due naturali dello sviluppo rispettivo di m. 237.80 la prima, e di m. 152.50 la seconda.

Lungo il tronco sono proposte una stazione ed una fermata, la prima ad uso dell'abitato di Fuscaldo, e la seconda per quello di Guardia Piemonte.

Pel personale di sorveglianza della strada sono in progetto n. 8 case cantoniere, delle quali n. 2 semplici e n. 6 doppie. Di passaggi a livello non se ne incontra che uno solo. L'armamento, come quello degli altri tronchi della linea, dovrà essere formato con rotaie in acciaio Bessemer del tipo Vignole, del peso di chilog. 36 per metro corrente, della lunghezza di m. 9, poggianti su n. 11 traversi e collegate fra loro a giunto sospeso.

Il costo totale dei lavori è presunto di L. 5,708,000, comprese le spese generali, e risulta pertanto in media per chilometro, di L. 571,057. Giusta il progetto di massima studiato dalla Direzione tecnica governativa di Reggio di Calabria, il costo dei lavori era valutato di L. 3,465,000, corrispondenti ad una media chilometrica di L. 346,789.

La maggior spesa risultante dal progetto studiato dalla Società dipende da rettifiche od aumenti nella quantità delle opere e nei prezzi.

><

Facilitazioni di viaggio ai maestri elementari.

Sappiamo che il Ministero della Pubblica Istruzione, mosso dal desiderio di giovare la classe numerosa e benemerita dei maestri elementari, ha accettato in massima la proposta delle Amministrazioni ferroviarie relativa alle facilitazioni di viaggio da accordarsi ai maestri stessi. In conseguenza il prefato Ministero si sarebbe dichiarato disposto a vincolare sui proprii fondi la somma che potrà occorrere a rimborsare le Società predette della metà del ribasso che i maestri otterrebbero, venendo ammessi a godere in parte delle stesse facilitazioni di cui già godono gli insegnanti dello Stato.

><

Tariffe.

Con recenti decreti del Ministero dei Lavori pubblici e di quello di Agricoltura, Industria e Commercio venne stabilito quanto segue:

1. Fu approvata l'aggiunta delle seguenti voci alla nomenclatura delle tariffe vigenti per il servizio interno e cumulativo italiano, colla classificazione che è rispettivamente indicata, cioè: *a*) carbon fossile (residui combustibili di) classe 7ª, tariffa spec. comune 122, serie B; — *b*) carbon fossile (detriti utilizzabili derivanti dalla combustione del) classe 8ª, tariffa speciale comune 122 serie D, giusta la proposta presentata dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con quelle delle ferrovie dell' Adriatico e della Sicilia:

2. Fu autorizzata la istituzione della tariffa comune n. 142, grande velocità, pei trasporti di merci in genere, articoli di messaggeria e derrate e prodotti alimentari da Milano Centrale e da Torino (P. N.) e Torino (P. S.) a Parigi e viceversa, ai prezzi ed alle condizioni tutte che risultano da regolare proposta, presentata dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo.

><

Viaggi circolari.

Di accordo fra le due Società del Mediterraneo e dell'Adriatico venne stabilito di sopprimere contemporaneamente, col 1° luglio p. v. i viaggi circolari n. 6 (Mediterraneo) e n. 63 (interno Adriatico).

><

Prodotti dell'Adriatica.

Durante il mese di maggio p. p. le strade ferrate componenti la rete Adriatica hanno dato un prodotto

totale di L. 8,920,269.78 e siccome il prodotto dei mesi precedenti del corrente esercizio fu di Lire 84,641,014.24, ne risulta che gli introiti complessivi del traffico, non tenuto conto della navigazione del Lago di Garda, dal 1,o luglio 1887 a tutto maggio 1888, rilevarono a L. 93,561,284.02. Durante lo stesso periodo di tempo, la navigazione sul detto Lago, ha dato un prodotto di L. 122,280.71.

><

Prodotti della Sicula.

Il prodotto totale del traffico sulle linee componenti la rete Sicula, durante il mese di maggio p. p. raggiunse la somma di L. 542,900 che unita a quella di L. 6,058,106, la quale rappresenta il prodotto dei mesi precedenti dell'esercizio corrente, dà un prodotto complessivo dal 1.o luglio 1887 al 31 maggio p. p. di L. 6,601,006.00.

><

Orari.

Siamo informati che la Società delle strade ferrate dell'Adriatico, per corrispondere alle istanze all'uopo ricevute, ha preso impegno di studiare a tempo opportuno, alcuni modificazioni dell'orario dei treni della linea Castellamare Adriatico-Termoli, in guisa da soddisfare per quanto sarà possibile i desideri della provincia di Chieti, facilitandone le comunicazioni col capoluogo.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. *Ispettorato governativo:*

L. 33,000 per sistemazione degli scoli nei piazzali della Grande Velocità in stazione di Roma-Termini;

L. 25,440 per rifacimento in acciaio di m. 2,997 di binario in ferro fra i km. 16,380 e 19,377 della linea S. Giuseppe-Acqui e di due deviatoi in stazione di Ponti;

L. 3,120 per rifacimento in acciaio di m. 358.40 di binario in ferro in stazione di Ventimiglia;

L. 3,000 per costruzione di un muro di sostegno dell'argine stradale con cancellata in ferro al confine colla proprietà Grondona sul tronco Bivio Magua-Milano;

L. 2,200 per ricambio parziale della massicciata della Galleria dei Giovi;

L. 1,300 per impianto d'un segnale a distanza a protezione della stazione di Palo;

L. 1,630 per completamento delle chiusure della stazione di Monasterace Stilo;

L. 1,970 per maggior spesa occorrente pel riordino dei marciapiedi in stazione di Vercelli;

L. 1,000 per ricambio di chiusure a due passaggi a livello nelle stazioni di Caluso e Montanaro.

><

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di variante al 3° tronco Rivo-Mursecco-Val d'Inferno nella ferrovia Ceva-Ormea;

2. Innesto della linea Messina-Patti-Cerda coll'altra Messina-Catania in stazione di Messi;

3. Nuova espropriazione per impianto di binarî di manovra e di allacciamento alla stazione di Porta Romana nella linea di Circonvallazione di Milano;

4. Progetti di travate metalliche per le opere di arte nella ferrovia Sassari-Alghero;

5. Binario indipendente da Lucca a Cerasomma lungo la linea Pistoia-Pisa;

6. Ampliamento della stazione di Casalpusterlengo nella linea Milano-Piacenza;

7. Ampliamento della stazione di Seregno per l'innesto della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno:

8. Impianto della nuova stazione di Gambettola nella linea Bologna-Ancona;

9. Ampliamento della stazione di S. Valentino lungo la linea Pescara-Terni;

10. Ampliamento della stazione di Pisciotta nella ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

11. Domanda Nicolai per un binario di diramazione dalla Tramvia Bergamo-Soncino al cantiere del nuovo manicomio di Bergamo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Preventivo di L. 3170 occorrenti per la ricostruzione dei soffitti nelle sale dei tappezzieri e tornieri delle officine di Pietrarsa;

2. Progetto dei lavori di prolungamento di un manufatto presso la stazione di Rapolano, lungo la linea Empoli-Chiusi, per la sistemazione del sottoposto alveo, spesa occorrente L. 3190;

3. Preventivo di L. 6350 occorrenti per provvedere alla sistemazione di due manufatti lungo la linea da Reggio a Castrocucco;

4. Preventivo di L. 2070 per lavori di riparazione a due tratti di muro a mare e relativa scogliera a difesa delle officine di Pietrarsa;

5. Progetto completo per il rifacimento in acciaio di due tronchi di binario in ferro della complessiva lunghezza di m. 3095, fra Arenzano e Varazze, con una spesa di L. 25,600, escluso il valore del materiale metallico d'armamento calcolato di L. 51,816.18;

6. Preventivo di L. 4900 occorrenti pel miglioramento dell'illuminazione a gas e per l'applicazione dei regolatori Stott ad alcuni misuratori del gas nella stazione di Milano Centrale e di Milano Porta Garibaldi;

7. Schema degli atti di contratto per l'appalto del primo gruppo dei lavori occorrenti per la stazione di smistamento a Torino;

8. Contratto colla Ditta Lapeschi Raffaele di Potenza per la sistemazione del fosso Manca di Drago lungo la linea Napoli-Metaponto;

9. Contratto colla Ditta Begnamino Donnarumma di Portici per lavori di riordinamento della stazione di Torre del Greco;

10. Contratto colla Ditta Rosazza Gustavo di Torino per la costruzione del settimo tronco della nuova linea di circonvallazione di Milano;

11. Contratto colla ditta Romanini ing. Giuseppe di Milano, per la costruzione del terzo tronco della predetta linea di circonvallazione;

12. Contratto colla Ditta Tambellini Donenza di Pisa per i lavori della condotta d'acqua al nuovo rifornitore di Civitavecchia;

13. Contratto colla Ditta Ciabatti Orazio di Grosseto, per lavori di consolidamento ad una casa cantoniera della linea Roma-Pisa.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione al Ministero dei Lavori pubblici le seguenti proposte:

1. Proposta di costruzione di un muro di sostegno fra le progressive 65.684 e 65,735 della linea da Udine a Pontebba, con una spesa di L. 5900;

2. Preventivo della spesa di L. 3960 occorrente per l'esecuzione di maggiori lavori necessari per difendere la ferrovia contro le corrosioni del torrente Miscano;

3. Proposta di spesa di L. 11,500 necessaria per l'esecuzione di alcune cunette murate e per il consolidamento di opere d'arte lungo la linea Castellammare Adriatico-Terni;

4. Proposta per la esecuzione di alcuni lavori di completamento lungo la ferrovia da Teramo a Giulianova, pei quali occorre una spesa di L. 45,400;

5. Progetto pei lavori di completamento della ferrovia Macerata-Albacina pei quali è preventivata la spesa di lire 28,500;

6. Progetto dei lavori di completamento della linea da Porto-Civitanova a Pausula;

7. Progetto dei lavori occorrenti per la sistemazione del servizio merci nella stazione di Reggio Emilia, con un preventivo di L. 65,004;

8. Proposta dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Altopascio, lungo la linea da Pistoia a Pisa, pei quali occorre la spesa di L. 65,636.90;

9. Proposta per lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Pianzano e per la ricostruzione del fabbricato delle latrine; spesa preventivata L. 8600;

10. Proposta per la costruzione di alcune opere complementari lungo la linea da Viterbo ad Attigliano, per le quali è preventivata la spesa di L. 191,400;

11. Proposta per l'esecuzione di opere di difesa della ferrovia Colico-Sondrio, contro le corrosioni dell'Adda fra i chilometri 31 e 38; spesa occorrente L. 520,400;

12. Deviazione della ferrovia Bologna-Pistoia in corrispondenza del rilevato Scappucci al k. 86+230. L. 65.650;

13. Sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Ravenna. L. 82,200;

14. Rifacimento in acciaio di alcuni tratti di binario in ferro nelle stazioni di Monterotondo, Poggio Mirteto, Stimigliano e Civita Castellana. Linea Roma-Orte. L. 13,893;

15. Sostituzione di un tavolato metallico all'attuale tavolato in legno al ponte sul Po a Pontelagoscuro. L. 118,250.

Nuove ferrovie in Sicilia. — Una Società Inglese ha presentato a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici la domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio delle linee ferroviarie: Palermo-Corleone-Ribera per Sciacca, e Porto Empedocle-Ribera-Sciacca-Castelvetrano, offrendo di presentare a garanzia degli obblighi assunti nella detta domanda, la cospicua somma di un milione di lire italiane.

Ferrovia Roma-Laurento — Del progetto di questa ferrovia abbiamo fatto cenno nel N. 17; riproduciamo ora dal *Popolo Romano* le seguenti notizie circa la sua esecuzione:

La Giunta ha stabilito di accordare un sussidio di L. 1000 all'anno per chilometro e per la durata di 35 anni ai concessionari della ferrovia Roma-Laurento.

Identico sussidio è stato anche accordato dal Governo.

Il Municipio peraltro pone alcune condizioni tra le quali la prima che la ferrovia Laurentina, la quale ora si distaccherebbe dalla Maremmana a 6 chilometri dalla stazione di Termini e quindi percorrendo 23 chilometri e mezzo su sede propria raggiungerebbe il mare, abbia stazione a sè e lo scalo dei viaggiatori il più prossimo possibile al centro della città: non mai oltre le adiacenze della Porta San Paolo.

Richiede quindi che la stazione ferroviaria di Laurento e gli stabilimenti ed il sobborgo che i concessionarî intendono costruirvi siano forniti di buona ed abbondante acqua potabile senza alcuna spesa da parte del Comune; che sia dai medesimi ceduta al Comune gratuitamente un'area prossima alla stazione, di forma regolare, della superficie di metri quadrati duemila, la quale serva a facilitare in quel luogo l'impianto di servizî pubblici di cui si anderà svolgendo la necessità; che la società esercente la ferrovia sia obbligata al trasporto gratuito tra Roma e Laurento, e viceversa, dei rachitici e degli ammalati poveri lungo tutta la linea; e che, finalmente, volendo il Comune profittare della ferrovia Laurentina pel trasporto dei rifiuti della pubblica nettezza abbia esso diritto a tutte le facilitazioni che le Società esercenti le ferrovie italiane accordano, più un ribasso del 5 per cento sulle tariffe approvate dalla legge sulle convenzioni.

Ferrovie Nord-Milano e Ticino. — Come abbiamo preannunciato nel N. 25, il Consiglio Provinciale di Como si adunò il giorno 25 corrente per deliberare sulla proposta fatta dalle due Società delle due ferrovie a scopo di ottenere l'autorizzazione alla Nord-Milano di sostituirsi alla Ticino nelle linee tenute da questa.

L'assemblea fu tenuta in Comitato segreto che adottò le seguenti conclusioni:

« Il Comitato sulle proposte fatte dalle Società del Ticino e Nord-Milano — uditi gli schiarimenti forniti dalla propria Deputazione — delibera di accogliere la cessione dell'esercizio delle ferrovie provinciali Como-Varese-Laveno e Malnate-Saronno alla Società delle ferrovie Nord-Milano e manda alla propria Deputazione di conchiudere colle Società richiedenti regolare contratto di ricognizione della proposta cessione, procurando il miglioramento delle condizioni specialmente sui punti seguenti:

a) Sulla garanzia da sostituirsi a quella che si pretende svincolata e che fu data per il regolare andamento dell'esercizio a termine dei patti in vigore;

b) sull'assicurazione da prendersi per ottenere che l'esercizio delle ferrovie provinciali sia fuso od in ogni modo debba necessariamente seguire le sorti dell'esercizio della Nord-Milano e Saronno-Grandate;

c) sull'assicurazione da darsi, tanto dalla Società del Ticino quanto dalla Complementare Nord-Milano od altri per esse, non saranno per vantare indennizzo alcuno per nessun titolo in dipendenza dei contratti di costruzione o d'esercizio tra esse e la Provincia di Como conclusi e sulla transazione da convenire sulle pretese d'indenizzo avanzate dalla Provincia verso la società costruttrice per ritardata costruzione delle linee. »

Il contratto che verrà fatto dalla Deputazione dovrà essere presentato per l'omologazione del Consiglio.

Raccomanda il Consiglio che nel contratto da stipularsi sia chiarito il concetto che la Società esercente le linee provinciali debba, in caso di concessione parziale e generale dell'intera rete, riportare l'approvazione della Rappresentanza della Provincia.

Fu inoltre messo ai voti ed approvato, alla quasi unanimità, quest'altro ordine del giorno:

« Il Consiglio, preso atto delle dichiarazioni fatte dalla Deputazione Provinciale sulle condizioni a cui alligare l'assecondamento della domanda in esame, fa mandato alla Deputazione per la stipulazione del relativo compromesso, da sottoporsi alla ratifica del Consiglio. »

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha fissato per domani, 1.o luglio, l'apertura all'esercizio della linea da Neubourg a Glos-Montfort, appartenente alla « Compagnie de l'Ouest ».

Questa linea misura chilometri 23,700 e conta, oltre le due estreme stazioni: le stazioni Harcourt-la-Neuville-du-Bosc, di Calleville e di Bec-Hellouin; le fermate di Villez-Sainte-Opportune e di Saint-Martin-du-Parc-Brioume.

— Gli studî per la ferrovia internazionale franco-spagnuola da Noguera a Pallaresa della quale abbiamo dato notizie nei numeri 17 e 20 del *Monitore*, sono stati cominciati nella decorrente settimana nella zona della frontiera francese

Ferrovie Algerine. — Il ministro dei Lavori pubblici di Francia ha autorizzata la « Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algerien » ad aprire all'esercizio per domani, 1° luglio, il tronco della ferrovia da Batna e Biskra compreso tra El-Kantara e Biskra.

Questo tronco misura 55,406 metri e comprende oltre le due estreme stazioni, quella di El-Outaya e le fermate di La Fontaine des Gazelles e di La Ferme Dufour.

Ferrovie Portoghesi. — Il Governo ha presentato alle Camere un progetto di legge per la costruzione e l'esercizio di una rete complementare di strade ferrate a nord di Mondego, destinate a mettere in comunicazione le località più importanti delle provincie di Traz os Montes, Douro, Minho e Beira Alta. Questa rete di 619 chilometri è divisa in quattro sezioni che costituiranno quattro distinte aste:

1.o La linea da Mirandella a Braganza, prolungamento della linea da Fox-Tua a Mirandella; lunghezza 74 chilom.; estimo L. 108,000 al chilometro;

2.o La linea da Chavez al Douro seguendo la valle del Tamega (105 chilometri) con raccordamento da Chavez a Braga, (90 chilometri); binario ridotto; estimo L. 165,000 al chilometro;

3.o La linea da Villa-Real a Vidago per Lamego, 193 chilometri a binario ridotto; estimo L. 115,000 per chilom.;

4.o La linea che congiunge la ferrovia di Beira Alta a quella del Douro per Vizeu e San-Pedro; 157 chilometri a binario normale; estimo L. 165.000 per chilometro.

L'aggiudicazione di queste linee, le cui concessioni godono della garanzia d'interesse del 5 1|2 per 0|0, sarà fatta per pubblici incanti.

Ferrovia in Palestina. — Ci siamo occupati altra volta della ferrovia Gerusalemme-Giaffa, la prima di Terra Santa; rileviamo ora dal *Jewish World* che essa è in costruzione e che i lavori proseguono attivamente.

Siccome la distanza tra le due città non è che di circa 15 miglia, così sperasi che tale ferrovia sarà in breve tempo compiuta.

Notizie Diverse

Cavi sottomarini dello Stabilimento Pirelli. — Il cavo telegrafico sottomarino dalla Spagna per le isole Baleari fu affidato alla Ditta Pirelli e C. di Milano. Il cavo si staccherà da Alicante per Ibiza.

È la prima volta che l'industria italiana riporta una sì brillante vittoria all'estero.

La Società nazionale si trovò in concorrenza con antiche Compagnie francesi ed inglesi, che finora tennero il monopolio della telegrafia sottomarina, e quella concorrenza fu felicemente superata.

Un lavoro serio ed importante è adunque assicurato allo stabilimento della Spezia, ormai noto ai nostri lettori; che rimandiamo a quanto ne dicemmo altre volte in proposito, e specialmente nel numero 19 del *Monitore.*

Porto di Calais. — Il Ministero dei Lavori Pubblici di Francia, insieme agli ingegneri Lax, Guillain e Vetillard, visiterà l'8 luglio prossimo i grandi lavori del porto di Calais. Essi consistono specialmente in un ampio antiporto dove i piroscafi, i più grandi, potranno imbarcare e sbarcare le merci qualunque sia lo stato della marea.

Inoltre la « Compagnie du Nord » costruisce presso le calate del porto una stazione monumentale, un bacino flottante, 1800 metri di calate e di ponti di sbarco in comunicazione coll'antiporto.

Il porto sarà aperto al commercio nel marzo del prossimo anno; esso avrà costato 40,000,000 di lire.

La produzione dell'acciaio — A dimostrare lo sviluppo che ha preso l'uso dell'acciaio, riproduciamo le seguenti cifre, che rappresentano la produzione dell'acciaio Bessemer nei principali Stati durante gli anni 1886 e 1887:

		1887	1886
Inghilterra e Scozia	tonn.	2,064,403	1,570,520
Stati Uniti d'America	»	2,936,036	2,269,190
Germania	»	1,376,356	1,202 090
Francia	»	313,851	348,229
Belgio	»	191,151	137,771
Austria-Ungheria	»	275,000	170,000
Russia	»	290,000	275,000
Svezia e Norvegia	»	54,121	52,021
Totale	tonn.	7,500,918	6,024,821

Carbone inglese in Italia. — Nei numeri 19 e 20 abbiamo dati alcuni cenni statistici dell'importazione del carbone tedesco in Italia; riportiamo ora dall'*Economist* di Londra che nel 1887 furono esportate dall'Inghilterra in Italia 3,186,356 tonnellate di carbone.

L'*Economist* aggiunge che nel medesimo anno l'esportazione totale del carbon fossile dal Regno Unito toccò a 24,500,000 tonnellate.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			23 Giugno	Giugno 30
Azioni Ferrovie	Meridionali	L.	810	808
» »	Mediterranee	»	635	635
» »	Sicule	»	—	—
» »	Sarde (preferenza)	»	—	—
» »	Palermo Marsala-Trapani	»	390	390
» »	Gottardo	»	—	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	»	549	558
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	300	300
» »	Monte Cenere	»	—	—
» »	Novara Seregno	»	250	250
» »	Palermo-Marsala-Trapani	»	315,50	315,50
» »	» 2ª emiss.	»	306	306
» »	Centrale Toscana	»	530	530
» »	Meridionali	»	315,50	316
» »	Sarde, serie *A*	»	311	311
» »	» serie *B*	»	314,50	314,50
» »	» 1879	»	310,50	311
» »	Pontebba	»	470	474
» »	Nord-Milano	»	269	—
» »	Meridionali Austriache	»	298	298

EMISSIONI

Deputazione Provinciale di Torino. — Dal 4 al 10 luglio, sarà aperta presso le sedi e succursali della Banca Nazionale in Italia la sottoscrizione a quattromila obbligazioni della Provincia di Torino di lire cinquecento cadauna, fruttanti Lire venti annue, libere per il portatore da ogni tassa presente e futura, rimborsabili alla pari entro cinquant'anni mediante estrazioni semestrali a partire dal 1.o gennaio 1890.

CONVOCAZIONI.

Ferrovie della Sicilia. — Presso la sede sociale in Roma avrà luogo l'Assemblea generale straordinaria, il giorno 17 luglio alle ore 3 pom. (V. pagine *Annunzi*).

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Compagnia delle Strade Ferrate del Sud dell'Austria e Lombarde-Venete. — La *Banca Generale* sede di Milano, a partire dal 2 luglio pagherà i *coupons* maturati in L. 6,50.

Ferrovia Mantova-Cremona. — Dal 2 luglio contro presentazione della Cedola n. 27, saranno pagate: L. 22,50 per le azioni; L. 15 per le obbligazioni Serie *A*, e L. 12,50 per quelle della Serie *B*.

Ferrovia Vigevano-Milano. — Le obbligazioni della Serie 229, stata estratta, saranno pagate, a datare dal 5 luglio, al valore nominale di L. 500.

Banca di Torino. — Dal 2 luglio saranno pagate L. 6,25 per azione, per interesse 1.o semestre 1888.

Banca Tiberina. — Il pagamento del 2.o dividendo pel 1887 avrà luogo dal 1.o luglio in L. 27 per azione.

Credito Torinese. — A cominciare dal 2 luglio sarà pagato il saldo dividendo 1887 in L. 6,25 per azione.

Ferrovia Marmifera Privata di Carrara. — Il 1.o semestre interessi sarà pagato in L. 6,25 contro consegna della Cedola n. 3 a datare dal 2 luglio.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — Dal 2 luglio presso la Banca del signor Giuseppe Antonio Musso in Torino, verranno pagate in L. 250 caduna le 31 obbligazioni estratte. Verrà pure pagato il vaglia num. 65 in L. 5,40 nette a saldo interessi 1.o semestre 1888.

Ferrovia Novara-Seregno. — A datare dal 1.o luglio sarà pagata la Cedola n. 4 in L. 6,25 per obbligazione.

Ferrovia d'Ivrea. — Il dividendo 1.o semestre 1888 (vaglia n. 60) in L. 10,50 verrà pagato dalla Società di Credito Mobiliare Italiano a partire dal 2 luglio.

Ferrovie Nord-Milano. — Contro presentazione del coupon n. 19, saranno pagati gl'interessi pel 1.o semestre 1888 a datare dal 1.o luglio.

Società Italiana dei Cementi e delle Calci Idrauliche in Bergamo. — Il saldo dividendo per l'esercizio 1887 in L. 12 per azioni di vecchia emissione, verrà pagato dal 2 luglio contro la rimessione della cedola n. 33.

Ferrovie della Sicilia. — L'interesse semestrale delle obbligazioni ferroviarie 3 0|0 serie *A*, sarà pagato in L. 6,32, dal 1.o luglio, contro la consegna della cedola n. 2.

Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche in Napoli. — La *Gazzetta Ufficiale* n. 151 del 27 corrente pubblica l'elenco delle obbligazioni sorteggiate il 23 giugno, giusta il piano d'ammortamento.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Roma (5 luglio, ore 11 ant., unico). — Appalto dei lavori occorrenti alla deviazione di un tratto dell'acquedotto vergine della via di S. Sebastiano, sotto il Monte Pincio, alla Fontana di Trevi (metri 802). Importo L. 250,000. Cauzione L. 25,000. Deposito per spese L. 3500. Lavori ultimati in due anni.

R. Prefettura della Calabria Citeriore (5 luglio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di prolungamento, di completamento e di sistemazione della strada Comunale obbligatoria che dall'abitato di Belmonte Calabro scende alla omonima. Importo L. 80,000. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Grossetto (7 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere occorrenti alla sessennale manutenzione dal 1.o luglio 1888, dei canali, fossi, recinti di colmata ed opere attinenti al bonificamento e scoli di acqua sui terreni a sinistra del 1.o canale Diversivo di Ombrone. Importo L. 354,520. Cauzione provvisoria L. 15000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Piazza Armerina (9 luglio, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dei lavori e delle provviste bisognevoli alla costruzione del 3.o tronco della strada obbligatoria Piazza-Mazzarino della lunghezza di m. 4283,95 a partire dal punto denominato fiume Gela sino al beveratoio Rosignuolo. Importo L. 91,438.33. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Caserta (9 luglio, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione quadriennale (dal 1.o luglio 1888, e più precisamente dal giorno dell'effettiva consegna, al 30 giugno 1892) dei canali di bonifica della sezione in destra del Volturno (metri 220,381). Importo annuo L. 88,450. Cauzione provvisoria L. 5,500. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in sei mesi.

R. Prefettura di Vicenza (10 luglio, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un argine di contenimento delle piene a sinistra del Brenta fra lo scaricatore della roggia Bernardi e la casa del pastore nella località Paoletti nel comune di Bassano. Importo L. 105,210. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 1000. Lavori compiuti in 180 giorni.

Prefettura di Torino (10 luglio, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco della strada nazionale n. 25 della stazione ferroviaria d'Oulx al confine francese sul Monginevro, compreso fra il ponte sul rivo Solomiac e quello sul rivo Mollieres, della lunghezza di metri 2192,87. Importo L. 62,590. (Vedi n. 23 del *Monitore*).

Città di Torino (12 luglio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto della costruzione di una steccaia-sifone e di un nuovo edificio di derivazione dal torrente Dora a monte del ponte delle Benne. Importo L. 150.000. Cauzione L. 15,000. Deposito per spese L. 2600. Fatali 28 luglio, ore 11 ant.

Municipio di Livorno (12 luglio, ore 2 pom., fatali). — Appalto per la costruzione della nuova cinta daziaria e della strada di circonvallazione: 1.o lotto, importo ridotto lire 76,819.52; 2.o lotto, importo ridotto L. 44,705.34; 3.o lotto, importo ridotto L. 63,379.76; 4.o lotto, importo ridotto lire 44,179.27; 5.o lotto, importo ridotto L. 18,062.19. (V. n. 24 del *Monitore*).

Città di Taranto (13 luglio, ore 12 merid., definitivo). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del pubblico macello. Importo ridotto L. 64,199.80. (V. n. 21 del *Monitore*).

Prefettura di Treviso (13 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo argine a sinistra del Piave dal Muro Campana a San Michele di Cimadolmo. Importo L. 46,370. Lavori compiuti in 100 giorni. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura di Salerno. (13 luglio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione di un tronco del collettore Solofrano fra i ponti Piro e S. Maria a Favore nell'agro Nocerino. Importo ridotto L. 41,865.00. (V. n. 19 e 22 del *Monitore*).

Municipio di Genova (14 luglio, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto della costruzione d'un caseggiato ad uso Ricovero da eseguirsi a S. Fruttuoso, frazione del comune di Genova. Importo L. 251,045.25. Lavori ultimati in 18 mesi. Cauzione il decimo. Deposito per spese L. 3500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze (14 luglio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla rettificazione del tronco della strada nazionale n. 42, da Pontassieve al confine colla Provincia di Forlì, compreso fra l'abitato di Rocca S. Casciano ed il secondo fosso di Campomaggio, ed alla sistemazione ed allargamento del tratto susseguente fino al luogo denominato Pantirolo, (metri 4,440). Importo ridotto L. 231,418.04. (V. n. 19 e 23 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pavia (16 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo ed imbancamento dell'argine sinistro di Po nel Basso Siccomaro fra i picchetti di guardia 44-71 (metri 5488,45) compresa la sistemazione delle piazzette di guardia e rampe di accesso. Importo L. 201,646. Lavori ultimati in 150 giorni. Cauzione provvisoria L. 10,000. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Padova (18 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo ed ingrosso di banca con parziale terrapieno a base di ributto arginale ed al robustamento dell'argine sinistro d'Adige nella località Drizzagno con Marezzana Sparzorlara fra il confine Veronese-Padovano e lo stante n. 8 in comune di Castelbaldo sull'estesa di metri 1,483 computata lungo il ciglio della banca da costruirsi. Importo lire 174,330. Cauzione provvisoria L. 10,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 180 giorni.

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali, **1.o** *Dipart.*, (Spezia), (9 luglio, ore 12 merid., 1.a asta). — Fornitura di rame in fogli, in lastre, in verghe, in filo e in pani. Importo L. 63497. Deposito L. 6350. Fatali 25 luglio, ore 12 merid.

— (13 luglio, ore 12 merid., 1.a asta). — Fornitura di metalli diversi. Importo L. 119,937.90. Cauzione L. 12,000. Fatali 28 luglio, ore 12 merid.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione del rafforzamento dei gran *Viadotti*, *Agragas e Fontane* in Sicilia, per conto della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Caltanissetta. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione. dal 1.o luglio 1888 del tronco della strada nazionale n. 73 compreso fra piazza Armerina ed il ponte sul torrente Gigliotto, (metri 13.842) esclusa la traversa di piazza Armerina (metri 286), è stato aggiudicato al signor Giovanni Nocilla, col ribasso del 15,56 0[0 su L. 15,052.29. (V. n. 16, 19 e 23 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale L. 3,000,000 — Versato L. 2,750,000

MARCA DI FABBRICA

OFFICINE IN **BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMEMDUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO VITTORIO, OZZANO** PRESSO CASAL MONFERRATO, **SENIGALLIA, NARNI, MONTECELIO.**

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland; di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acque e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre 1,000,000 di quintali - Forza motrice 1000 cavalli-vapore.

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la Marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

Sede e Direzione; Napoli, 24, Via Medina

DIRETTA DAL COMM. ING. FRANCESCO KOSSUTH

Opifici Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino.* l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore* ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben 3704 ponti metallici e di 197,400 metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di n. 800 veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di n. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

FABBRICA DI LIME E CHIODI

PASTORI E SESTI

Piazza S. Martino e Corso S. Martino, 1 — Torino

SOCIETA' ANONIMA METALLURGICA

TARDY E BENECH

SAVONA

CAPITALE SOCIALE VERSATO L. 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I *(Poutrelles)*, Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali Città d'Italia.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società Anonima – Firenze – Capitale L. 230 milioni, interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

Il 20 luglio prossimo i Signori Azionisti sono convocati in Assemblea Generale Straordinaria.

L'Assemblea si terrà presso la Sede della Società in Firenze, via Pinti, n. 93, (palazzo già Gherardesca) col seguente

Ordine del giorno:

1. Approvazione del nuovo testo della Convenzione per concessione della costruzione e dell'esercizio di nuove linee da sostituirsi a quello approvato dall'Assemblea Generale del 20 febbraio 1888;
2. Autorizzazione al Consiglio di procedere al riordinamento delle Casse Pensioni e di Soccorso.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall'Art. 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 4 Luglio al 10 stesso mese:

a FIRENZE — presso la Società (Servizio Sociale dei Titoli) e alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a NAPOLI alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a TORINO alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a GENOVA alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a MILANO alla Banca di Credito Italiano.
a LIVORNO alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a ROMA alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
ad ANCONA alla Cassa della Società (Direzione dell'Esercizio).
a BOLOGNA alla Cassa della id. id.
a PARIGI alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale, alla Banca di Sconto di Parigi.
a LONDRA presso i signori Baring Brothers e C.

Firenze, li 20 *Giugno* 1888. LA DIREZIONE GENERALE.

Presso le Casse sovraindicate si trova ostensibile, per norma dei Signori Azionisti, il Regolamento concernente il deposito delle Azioni.

Società Italiana
PER LE
STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima con Sede in Roma
Capitale Sociale 15 milioni — interamente versato

Pagamento della Cedola N. 4 delle azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che a partire dal 2 luglio p. v. le sotto indicate casse pagheranno contro consegna della cedola n. 4

la somma di lire 12 50 per azione

in conto degli utili del terzo esercizio sociale 1887-88 in conformità della deliberazione presa dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 18 corrente mese.

In ROMA presso l'ufficio della Sede sociale;
» PALERMO » la Direzione generale della Società;
» MESSINA » la Banca Siciliana;
» CATANIA » la Banca dei depositi e Sconti;
» NAPOLI » la Società di Credito Meridionale;
» FIRENZE » i signori Em. Fenzi e C°;
» LIVORNO » i sigg. Rodocanacchi figlio e C°;
» TORINO » i sigg. fratelli Marsaglia e C°;
» MILANO » la Banca generale;
» GENOVA » la Banca generale;
» TRIESTE » la filiale dello Stabilimento austriaco di credito;
» FRANCOFORTE S. M. presso i sigg. d'Erlanger e figli;
» BASILEA presso la Basler Handelsbank.

Roma, 19 *giugno* 1888.

Il Direttore generale: A. BILLIA.

SOCIETA' ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE
DELLA
SICILIA

Società Anonima con Sede in Roma.
Capitale Sociale L. 15 milioni interamente versato.

Convocazione
dell'Assemblea gener. straordinaria.

In seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione l'Assemblea generale straordinaria è convocata per il giorno di martedì 17 luglio 1888, alle ore 3 pom., presso la sede sociale in Roma, via Sistina, n. 48, per deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

Comunicazione di modificazioni alla convenzione col R. Governo per la costruzione delle Strade Ferrate da Scordia a Caltagirone, da Noto a Licata e dalla Stazione al porto di Siracusa, e deliberazioni relative.

Gli azionisti possessori di azioni al portatore, per intervenire all'assemblea, debbono depositarle otto giorni prima della riunione (a tutto il giorno 9 luglio) in una delle casse seguenti:

ROMA - presso l'Ufficio della Sede sociale.
PALERMO - presso la Direzione generale della Società.
MESSINA - presso la Banca siciliana.
CATANIA - presso la Banca di depositi e Sconti.
NAPOLI - presso la Società di Credito Meridionale.
FIRENZE - presso i signori Emanuele Fenzi e C.
LIVORNO - presso i signori Rodocanacchi figli e C.
TORINO - presso i signori fratelli Marsaglia e C.
MILANO - presso la Banca generale.
GENOVA - presso la Banca Generale.
TRIESTE - presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito.
FRANCOFORTE s[m - presso i signori d'Erlanger e Figli.
BASILEA - presso la Basler Handelsbank.

Roma, 22 giugno 1888.

Il Direttore generale
A. BILLIA.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con sede in Milano - Capitale sociale L. 135 milioni - interamente versato

AVVISO

Il 20 luglio prossimo, alle ore 1.30 pom., i signori Azionisti sono convocati in Assemblea generale straordinaria.

L'Assemblea si terrà presso la sede Sociale in Milano, Corso Magenta, N. 24 (Palazzo Litta).

Ordine del Giorno:

Approvazione del nuovo testo della Convenzione col Regio Governo per la costruzione delle linee ferroviarie:

- Velletri-Terracina
- Sparanise-Gaeta
- Genova-Ovada-Asti
- Avellino Ponte Santa Venere
- Cornia-Piombino
- Cuneo-Saluzzo

da sostituirsi a quello approvato dall'Assemblea generale straordinaria delli 11 aprile u s.

Il deposito delle azioni prescritto dall'articolo 25 dello Statuto, dovrà essere fatto non più tardi del giorno 12 luglio p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sotto indicate:

MILANO	Cassa Sociale
Id.	Banca Generale
NAPOLI	Cassa Sociale
Id.	Società di Credito Meridionale
ROMA	Banca Generale
TORINO	Banca di Torino
GENOVA	Banca Generale
VENEZIA	Iacob Levi e figli
LIVORNO	Rodocanacchi figli e C.
FIRENZE	M. Bondi e figli
PALERMO	Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule
BERLINO	Disconto Gesellschaft
COLONIA	S. Oppenheim Iunior e C.
FRANCOFORTE s/m	B. H. Goldschmidt
Id.	Filiale der Bank für Haudel und Industrie
BASILEA	Basler Bankverein
Id.	De Speyr e C.
ZURIGO	Società di Credito Svizzero
GINEVRA	Banque Nouvelle des Chemins de fer Suisses
PARIGI	Société Générale pour favorires, etc , rue de Provence n. 54-56
LONDRA	Louis Cohen et Sons
VIENNA	Société Autrichienne de Crédit
Trieste	Morpurgo e Parente

Milano, *li* 28 *giugno* 1888.

IL CONSIGLIO D' AMMINISTRAZIONE.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. 135,000,000, intieramente versato.

AVVISO

Si notifica ai Signori possessori delle Obbligazioni ferroviarie 3 0[0, Serie *A*, garantite dallo Stato, create in forza della Legge 27 Aprile 1885, n. 3048, ed emesse da questa Società, che il pagamento dell' interesse semestrale maturando sulle Obbligazioni stesse col 1° Luglio 1888 avrà luogo a cominciare dal successivo giorno 2 presso gli Stabilimenti, le Casse e le Banche qui sotto indicate, contro consegna della cedola n° 2.

Il montare al netto del detto interesse ascende a L. **6,32** per Obbligazione, e cioè

interessi		L. **7,50**
Ritenuta per imposta sulla Ricchezza mobile	L. **0,99**	
» per tassa di circolazione . .	» **0,19**	
		» **1,18**
Restano a pagarsi per ogni Obbligazione		L. **6,32**

Visto Milano, 20 giugno 1888

Il Delegato Governativo
DE CASA.

LA DIREZIONE GENERALE

ANCONA — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, esercente la rete Adriatica.
Id. — Banca Nazionale nel Regno.
BOLOGNA — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, esercente la rete Adriatica.
Id. — Banca Nazionale nel Regno.
CATANIA — Banca Nazionale nel Regno.
FIRENZE — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, esercente la rete Adriatica.
Id. — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
GENOVA — Cassa Generale.
Id. — Banca Generale.
Id. — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
LIVORNO — Banca Nazionale nel Regno.
MESSINA — Banca Nazionale nel Regno.
MILANO — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo.
Id. — Banca Generale.
Id. — Banca di Credito Italiano.
NAPOLI — Banca Nazionale nel Regno.
Id. — Società di Credito Meridionale.
PALERMO — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia.
Id. — Banca Nazionale nel Regno.
ROMA — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia.
Id. — Banca Generale.
Id. — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
TORINO — Banca di Torino.
Id. — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
VENEZIA — Banca Nazionale nel Regno.

Per l'estero i pagamenti avranno luogo nelle piazze seguenti: **Amsterdam**, **Basilea**, **Berlino**, **Bruxelles**, **Colonia**, **Dresda**, **Francoforte** s/m, **Ginevra**, **Londra**, **Parigi**, **Trieste**, **Vienna** e **Zurigo**, presso le Banche all'uopo incaricate.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA G. ROBIOLA.

ANNO XXI — Sabato, 7 Luglio 1888 — NUM. 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

Preghiamo i nostri Associati, ai quali è scaduto l'abbonamento, di affrettarsi ad inviarci le domande di rinnovazione accompagnate dal relativo importo in lettera raccomandata o con vaglia postale

L'AMMINISTRAZIONE.

PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

DISEGNO DI LEGGE
approvato dalla Camera dei Deputati.

Il giorno 2 corrente ebbe principio alla Camera dei Deputati la discussione intorno ai PROVVEDIMENTI PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI, della cui *Relazione* — compilata dall'on. Genala e presentata il 18 scorso giugno alla Camera stessa — abbiamo pubblicato nel precedente numero un *riassunto* e la *conclusione*.

La discussione procedette spedita così, che nella seduta pomeridiana del giorno 3 fu chiusa la discussione generale ed esaurita il giorno 5 quella dei singoli articoli del progetto; il quale fu votato a scrutinio segreto ed approvato nella seduta di ieri, 6, con voti 192 contro 60.

Poche e non sostanziali furono le modificazioni introdotte nel disegno di legge della Commissione; nessuna poi riguarda i tre primi articoli riferentisi rispettivamente alle Convenzioni colle Società delle ferrovie Meridionali, Mediterranea e Sicula, le quali furono integralmente approvate.

Per coloro, ai quali piacesse confrontare il seguente testo del *Disegno di legge* — approvato ieri dalla Camera dei Deputati — con quello presentato il 2 febbraio scorso dal Ministro dei Lavori Pubblici e colle modificazioni ed aggiunte presentate successivamente dallo stesso Ministro il 19 scorso aprile, ricordiamo che il primo disegno di legge fu da noi pubblicato nel n. 9 e che le successive modificazioni ed aggiunte furono pubblicate nel n. 18.

Incominceremo nel prossimo numero la pubblicazione del nuovo testo delle tre *Convenzioni* — alle quali si riferiscono rispettivamente i tre primi articoli del seguente Disegno di legge — stipulate colle tre grandi Società ferroviarie italiane.

Ecco intanto il

DISEGNO DI LEGGE:

Art. 1. È approvata l'unita convenzione in data 20 giugno 1888 stipulata fra il Ministro dei Lavori Pubblici e quello delle Finanze, *interim* del Tesoro da una parte, e il Direttore generale della Società italiana delle strade ferrate Meridionali dall'altra, per la costruzione e per l'esercizio delle linee complementari Lecco-Colico, Rocchetta Melfi-Potenza, Rocchetta Melfi-Gioia del Colle, Solmona-Isernia, Barletta-Spinazzola, e per l'esercizio del tronco Candela-Rocchetta Melfi.

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare, per decreto reale, alla Società italiana per le strade ferrate Meridionali la concessione della costruzione e dell'esercizio del tronco Isernia-Campobasso, che forma parte della linea Solmona-Isernia-Campobasso.

Le condizioni generali di tale concessione saranno conformi a quelle stabilite nella convenzione in data 20 giugno 1888, ed i corrispettivi della costruzione non dovranno in media superare per chilometro quelli pattuiti nella convenzione anzidetta.

Qualora, entro il corrente anno, il Governo non si valga della facoltà di cui sopra, si provvederà alla costruzione del tronco per cura diretta dello Stato, e saranno a tal fine stanziati i fondi occorrenti nella misura complessiva

di lire 12 milioni, da ripartirsi in rate eguali sui bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici per gli esercizi dal 1890-91 al 1895 96.

Art. 2. È approvata l'unita convenzione in data 21 giugno 1888, stipulata fra il Ministro dei Lavori Pubblici e quello delle Finanze, *interim* del Tesoro, da una parte, e il Vice-presidente del Consiglio di Amministrazione della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo dall'altra, per la costruzione e per l'esercizio delle linee ferroviarie Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte Santa Venere, Cornia-Piombino e Cuneo-Saluzzo.

Art. 3. È approvata l'unita convenzione in data 21 giugno 1888, stipulata fra il Ministro dei Lavori Pubblici e quello delle Finanze *interim* del Tesoro, da una parte, e il Direttore generale della Società italiana per le strade ferrate della Sicilia dall'altra, per la costruzione e per l'esercizio delle linee ferroviarie Scordia-Caltagirone e Noto-Licata e del binario di diramazione dalla stazione al porto di Siracusa.

Art. 4. Le disposizioni dell' articolo 4 della legge 24 luglio 1887 n. 4785 (serie terza) sono estese alla linea ferroviaria dalla marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi, per Catanzaro.

Art. 5. Sul fondo approvato con l'art. 24 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie seconda), con l'art. 2 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie terza), e con l'articolo 3 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie terza), e, per quanto occorre, in aggiunta al fondo medesimo sono autorizzate:

1. la spesa di L. 574,689,503.44 per la costruzione delle strade ferrate complementari indicate nella tabella *A* annessa alla presente legge;

2. la spesa di L. 89,500,000 per la costruzione delle ferrovie complementari della quarta categoria indicate nella tabella *B* annessa alla presente legge.

Questa spesa verrà iscritta in distinti capitoli del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici e ripartita negli esercizi finanziari contemplati nelle tabelle anzidette.

Con annuali stanziamenti distinti in altrettanti capitoli del bilancio stesso sarà provveduto: 1) all'acquisto del materiale mobile necessario per le nuove linee ferroviarie, in modo che la prima dotazione sia aumentata di 25 milioni; 2) all'acquisto del materiale metallico di armamento, che il Governo dovrà provvedere a termini delle convenzioni di cui negli articoli 1, 2 e 3; 3) alle quote di concorso dovute dallo Stato nella costruzione di strade ferrate di quarta categoria concesse all'industria privata; 4) alle spese di personale e di amministrazione.

Il reintegro ai fondi assegnati a varie linee ferroviarie, fissato pel 1887-88 con l'art. 2 della legge 24 luglio 1887 numero 4785 (serie terza), è rimandato ai venturi esercizi, e la relativa quota di L. 30,000,000, attribuita al bilancio 1887-88, passerà a carico dell'esercizio 1889-90, in aggiunta a quella già assegnata con detto articolo allo stesso esercizio. Le reintegrazioni però saranno fatte soltanto per le linee non comprese negli articoli 1, 2, 3 e 4 della presente legge.

Sono abrogate le disposizioni contenute nell' articolo 9 della legge 5 giugno 1881, n. 240, e degli articoli 8 e 9 della legge 5 luglio 1882, n. 875.

Art. 6. Al pagamento degli interessi e delle annualità di cui nell' art. 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie terza), ed all'art. 4 della presente sarà provveduto con le somme che verranno appositamente inscritte in distinti capitoli del bilancio del Ministero del Tesoro.

Sul bilancio medesimo graveranno pure le annualità che risulteranno dovute ai termini degli articoli 1, 2 e 3 della presente legge.

Il Governo, valendosi della facoltà concessa dall'articolo 21 delle Convenzioni, approvate con gli art. 1 e 2 della presente legge, e dall'art. 19 della Convenzione approvata dall'art. 3 della legge stessa, non potrà ordinare nè autorizzare una anticipazione di apertura all'esercizio di linee, o tronchi di linee, per un tempo maggiore di un anno.

Art. 7. Alle disposizioni degli articoli 1 e 2 della legge in data 5 luglio 1882, n. 877 (serie terza), sono sostituite le seguenti:

È autorizzata la spesa di L. 14,000,000, da ripartirsi in rate eguali sui bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91 e per quelli del quadriennio successivo, per la costruzione di un primo tronco fra Terracina e Formia, della ferrovia diretta da Roma a Napoli, di cui all'art. 34 della legge 25 luglio 1879, num. 5002 (serie seconda), e per il maggiore costo di costruzione del tronco da Formia fin sotto Minturno, della linea Gaeta-Sparanise, alfine di renderlo atto alla sede della ferrovia diretta Roma-Napoli.

L'intera linea diretta da Roma a Napoli dovrà essere aperta all'esercizio dentro il 31 dicembre dell'anno 1898. È perciò autorizzata la spesa di 32 milioni, per i tronchi fra Napoli e Minturno e fra Roma e Terracina, che sarà ripartita in eguali stanziamenti nei quattro esercizi 1894-95, 1895-96, 1896-97 e 1897-98.

Art. 8. È data facoltà al Governo del Re di affidare alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la costruzione, a rimborso di spesa, di una linea diretta da Roma a Segni, partendo dal chilometro 6 del tronco in esercizio Roma-Ciampino, la quale per tutto il nuovo percorso s'intenderà sostituita alla attuale agli effetti del contratto di esercizio della rete Mediterranea.

Il termine per dare eseguita ed armata la linea, in modo da poter essere aperta con regolarità e sicurezza all'esercizio, è stabilito in tre anni, con decorrenza dal giorno, in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione del progetto definitivo di esecuzione.

La linea sarà costruita a doppio binario, osservando le seguenti condizioni tecniche:

a) raggio minimo delle curve mille metri;

b) pendenza massima dieci per mille;

c) le modalità in genere dell'armamento, della soprastruttura, del corpo stradale e delle opere di arte saranno quelle delle ferrovie principali, e dovranno preventivamente venire sottoposte al Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

È pure data facoltà al Governo del Re di stipulare gli accordi con la Società per la costruzione della stessa linea, assegnandole in corrispettivo una somma complessiva non superiore a 22 milioni e cinquecentomila lire, escluso lo importo delle rotaie e del minuto materiale metallico di armamento, da pagarsi in cinque eguali rate annuali a partire dal primo luglio 1889.

Per la costruzione dell'anzidetto tronco di linea, è autorizzata, e ripartita in rate eguali sui bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1889-90 e per quelli del quadriennio successivo, la spesa di L. 22,500,000.

Coi fondi della cassa per gli aumenti patrimoniali della rete Mediterranea sarà provveduto al raddoppiamento del binario sulla intera linea Roma Napoli, ed agli altri impianti su essa necessari, contemplati nel secondo paragrafo dell'art. 59 del capitolato per la rete anzidetta.

Tali lavori dovranno essere compiuti entro il termine stabilito, per dare aperta all'esercizio la nuova linea da Roma a Segni.

Art. 9. Sono mantenute ferme tutte le prescrizioni di legge che regolano la materia degli impegni, e la misura dei concorsi dovuti dalle provincie e dai comuni per tutte le linee comprese nelle disposizioni della presente legge.

Art. 10. Per determinare le quote di concorso delle provincie e dei comuni secondo le disposizioni degli art. 4, 5, 10 e 11 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª); dell'art. 11 della legge 5 luglio 1882, n. 875 (serie terza); dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie terza), e dell'art. 3 della legge 24 luglio 1887, n. 4785, (serie 3ª), il costo totale di ciascuna linea è valutato nelle somme seguenti, le quali corrispondono ai prezzi di costruzione convenuti con le Società:

1	Lecco-Colico	L. 18,116,749
2	Rocchetta Melfi-Potenza	» 39,610,006

3 Rocchetta Melfi-Gioia del Colle . . . L. 23,310,638
4 Sulmona-Iserdia . . . . » 63,111,190
5 Barletta-Spinazzola . . . . » 7.994,460
6 Velletri-Terracina . . . . » 14.119.600
7 Sparanise-Gaeta . . . . » 12,275.600
8 Genova-Ovada-Asti . . . . » 56,159,524
salvo il maggior costo per la eventuale esecuzione a due binari della galleria del Turchino.
9 Avellino Ponte Santa Venere . . . . » 51,133,387
10 Cornia-Piombino . . . . » 1,952,202
11 Cuneo-Saluzzo . . . . » 4,644.815
12 Scordia-Caltagirone . . . . » 13.637,411
13 Noto-Licata . . . . » 58,309,266
14 Stazione di Siracusa al Porto . . . . » 665,000

Alle somme suddette dovrà poi essere aggiunto l'importo effettivo dell'armamento di ciascuna linea in rotaie e minuto materiale metallico.

Art. 11. Il Governo è autorizzato ad ammettere che le Società cooperative possano concorrere all'asta pei lavori ferroviari contemplati nelle tabelle A e B offerendo per cauzione anche titoli, valori e fidejussioni equipollenti alla rendita dello Stato.

Seguono le tabelle *A* e *B*, accennate negli articoli 5 e 11 del precedente disegno di legge, e comprendenti: la prima, gli assegni posti a carico del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per gli esercizi 1888-89-90-91-92-93-94-95-96-97 e 98 pei lavori di ferrovie in corso di costruzione e quelli da appaltare per la somma di L. 574,689.503 44; la seconda, gli assegni per la costruzione di strade ferrate di quarta categoria per la somma di L. 89,500,000.

Di questi assegni abbiamo compilato e pubblicato nel n. 12 del corrente anno una sola complessiva *Tabella generale* secondo i dati compresi negli Allegati annessi al disegno di legge presentato il 2 scorso febbraio dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici. A tale complessiva tabella generale, che presenta d'un tratto il vero stato finanziario della grave questione ferroviaria, rimandiamo i nostri lettori.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE

del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea ordinaria del 26 Maggio 1888.

(Continuazione, vedi n. 26).

Questi prodotti, ripartiti per la media dei chilometri esercitati corrispondono:

Per la rete principale a . . . . . L. 24,473.30
per chilometro, in confronto di . . . . » 22,465.94
ottenuto nell'anno 1886.
Aumento a favore del 1887 . . . . . L. 2.007.36

Per la rete complementare a . . . . L. 4,413.62
con un aumento di . . . . » 1,399.23
in confronto dell'anno 1886, durante il quale si era ottenuto soltanto il prodotto di . L. 3.014,39

La proporzione percentuale dei diversi titoli di prodotto con l'ammontare totale di essi e il loro confronto con quelli ottenuti nel precedente anno 1886, resultano dall'allegato 13.

Prodotti della navigazione sul lago di Garda. — Questi prodotti ascesero nell'anno 1887 a L. 122,170.59, con un aumento su quelli ottenuti del precedente esercizio di lire 18,661.26 così ripartito:

Per viaggiatori . . . . . . L. 14,834.99
Per merci . . . . » 1,657.66
Per introiti diversi . . . . . » 2,168.61

Aumento questo abbastanza soddisfacente se si considera che per alcun tempo le corse sul lago furono in numero minore di quelle dell'anno 1886.

Movimento e prodotto dei viaggiatori. — La quantità dei viaggiatori, trasportati nell'anno 1887 (allegato 15) è stato di . . . . N. 14,663,117
mentre nell'anno precedente se ne erano trasportati soltanto . . . . N. 12,794,164
Quindi si ebbe un aumento nell'anno 1887 di N. 1,868,953
viaggiatori, ossia del 14.61 0|0.

Il prodotto derivante da tali trasporti ascende per l'anno 1887, a . . . . L. 39,296,110.29
corrispondente a L. 2.66 per ogni viaggiatore, mentre per l'anno 1886, è stato di sole . . . . L. 33,527,715.79
e cioè di L. 2.62 per viaggiatore, cio che dà un aumento a favore del 1887 di L. 5,768,394.50
corrispondente a L. 0.04 per viaggiatore.

Il detto aumento corrisponde al 17.20 0|0 sull'introito totale e all' 1.53 0|0 sul prodotto medio di ciascun viaggiatore.

Prendendo in esame le diverse categorie di viaggiatori che concorrono a formare l'accennato aumento, si ha il seguente risultato:

Viaggiatori a prezzo intero . . . . . N. 445,068
» con biglietti di andata e ritorno » 1,065,312
» con altri biglietti a prezzo ridotto » 71,490
» per conto dello Stato . . . » 287,083
e così in totale N. 1,868,953

Vi fu quindi aumento in tutte le categorie ma segnatamente in quella dei viaggiatori di andata e ritorno e ciò è dovuto non solo alla istituzione di nuove corrispondenze, ma eziandio alle disposizioni prese per favorire il concorso del pubblico alle esposizioni, feste, fiere, ecc., e delle quali si discorre in modo più particolareggiato nel 3° paragrafo di questo capitolo.

L'aumento dei trasporti viaggiatori per conto dello Stato è dovuto ai movimenti militari occasionati dalle grandi manovre effettuate nell'Emilia.

I viaggiatori con biglietti di viaggio circolare ascesero nel 1887 al numero di 41,450 e dettero un complessivo prodotto di L. 1,709,874.55; quelli con biglietto di abbuonamento raggiunsero il numero di 2170 e diedero un prodotto di L. 427,779.18.

Tenuto poi conto delle distanze percorse da tutti viaggiatori (allegato 14) si ha un totale di 856,485,231 viaggiatori-chilometri; e quindi la distanza media percorsa da ciascun viaggiatore è stata di chilometri 58.

Il prodotto medio per viaggiatore-chilometro risulta di L. 0,0609 per quelli trasportati a prezzo intero; di lire 0,0414 per quelli trasportati a prezzs ridotto; e di lire 0,0173 per i viaggiatori trasportati per conto dello Stato.

Merci a gran velocità e a piccola velocità accelerata. — Le merci trasportate a grande velocità e a piccola velocità accelerata (compresi i bagagli, i giornali e i cani) hanno dato un prodotto, nell'anno 1887, di L. 13,945,927.92
mentre nell'anno 1886 eransi ottenute per questo ramo di trasporto sole . . L. 12,398,815.44
Quindi un aumento nell'anno 1887 di L. 1.547.112 48
corrispondente al 12.48 0|0 (allegato 16).

Hanno contribuito a questo maggior prodotto tutte le

categorie nelle quali è suddiviso il traffico, ad eccezione delle mercanzie tassate a tariffa generale, dei bozzoli, del numerario e oggetti di valore, e dei cavalli in vagone scuderia; però l'aumento ottenuto devesi più specialmente ai maggiori trasporti effettuati sotto il regime delle tariffe speciali n. 1, 2, 5 e 8 a grande velocità; al trasporto del bestiame a piccola velocità accelerata ed a quello delle derrate alimentari così a tariffa speciale a grande velocità n. 3, 6 e 7, come a piccola velocità accelerata.

Prendendo ora in esame le categorie di trasporto che hanno concorso più specialmente a formare la complessiva somma di L. 13,945,927.92 sovraindicata, si rileva:

Che le mercanzie trasportate sotto il regime delle tariffe speciali a grande velocità raggiunsero il peso di quintali 684,655 ripartiti come appresso:

Tariffa speciale N. 1 - Quint. 45,893 - 6.70 0|0
» » » 2 - » 480,199 - 70.14 0|0
» » » 5 - » 153,827 - 22.47 0|0
» » » 8 - » 4,736 - 0.69 0|0

con un complessivo prodotto di L. 3,746,244.61, il quale rappresenta il 26.86 per cento del prodotto totale.

Che le derrate alimentari trasportate a tariffa speciale a grande velocità ascesero a quintali 1,033,329 così ripartiti:

Tariffa speciale N. 3 - Quint. 802,790 - 77.69 0|0
» » » 6 - » 209,113 - 20 24 0|0
» » » 7 - » 21,426 - 2.07 0|0

dando un prodotto complessivo di L. 2,498,352.94 eguale a 17.91 per cento del prodotto totale.

Che le derrate alimentari trasportate a piccola velocità accelerata in base alle tariffe speciali ammontarono a quintali 807,749 ripartiti come appresso:

Tariffa speciale N. 50 - Quint. 578,050 - 71.56 0|0
» » » 51 - » 31,732 - 3.93 0|0
» » » 54 - » 12 628 - 1.56 0|0
» » » 55 - » 185,339 - 22.95 0|0

prodotto complessivo di lire 1,747,368.69 corrispondente a 12.53 per cento del prodotto totale.

Le distanze percorse dalle suindicate categorie di merci danno, come apparisce dall'allegato n. 14, il seguente resultato per quanto riguarda la percorrenza media chilometrica e il prodotto medio per quintale-chilometro.

	Quintali-chilometri	Percorrenza media chilometrica	Prodotto medio per quintale-chilometro
Mercanzia tariffa speciale a G. V.	96,354,131	141	0.0389
Derrate alimentari tariffa speciale a G. V.	135,791,891	131	0.0184
Derrate alimentari a tariffa speciale a piccola velocità accelerata	273,409 319	338	0.0(64

Trasporti di bestiame. — Il bestiame trasportato a piccola velocità accelerata ammontò a capi N. 1,165,216 così classificati:

Bestiame tassato per capo . . . . . . N. 453,690
Bestiame tassato a vagone completo . . . » 711,526

Quello tassato per capo è formato dalle seguenti categorie:

Bestiame grosso - Cavallino . . . . Capi N. 14,090
Bestiame grosso - Bovino e suino . . » 63.498
Bestiame piccolo - Bovino, suino ed ovino » 376,102

Il bestiame tassato a vagone completo si suddivide nelle seguenti categorie:

Tariffa speciale . . N. 52 . . . Capi N. 18,657
Tariffa speciale . . » 53 . . . » » 630,693
Tariffa speciale locale » 301 . . . » » 62,176

Prodotto complessivo dei sopraindicati trasporti lire 2,909,201.77 rappresentante il 20.86 0|0 del prodotto totale.

Il resultato delle percorrenze fatte dal bestiame sovraindicato è il seguente:

	Capi-chilometro	Percorrenza media chilometrica	Prodotto medio per capo-chilometro
Bestiame tassato per capo	43,493,208	96	0.0184
Bestiame tassato a vagone completo . . .	132,635,023	186	0.0157

(*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

Sedicesimo Rapporto

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1887.

—

(Cont., v. n. 25)

II. — *Organi dell' Amministrazione.*

L'organizzazione dell'Amministrazione generale non mutò punto durante l'esercizio 1887.

Per ciò che riguarda *lo stato del personale degli organi della Compagnia*, dobbiamo ricordare quanto segue: gli Amministratori che erano scaduti d'ufficio furono rieletti dalla Assemblea generale per un nuovo periodo di 6 anni, cioè i signori A. Salomonsohn, direttore della Società di Sconto a Berlino; H. Dietler, membro della Direzione, a Lucerna; il Comm. Correnti, membro del Parlamento italiano, a Roma; l'ing. Tortarolo, a Genova e l'ing. Maraini, a Roma. D'altra parte il Consiglio Federale ha riconfermati come amministratori per lo stesso periodo i signori: comm. Allievi, senatore del Regno d'Italia, a Roma e Spiller, consigliere di Stato a Winterthur. L'Assemblea generale ha inoltre provveduto alla surrogazione dei tre membri del Consiglio d'Amministrazione morti, cioè i signori Staehelin-Brunner, a Basilea; von Hettlingen, consigliere degli Stati, a Schwyz, e Duelberg, consigliere intimo di reggenza, a Berlino colla nomina, sino allo scadere del mandato dei loro predecessori, dei signori: Geigy-Merian, antico consigliere nazionale a Basilea; Suter, consigliere di Stato a Muottathal, ed il barone Edoardo von Oppenheim a Cologna.

In seguito il Consiglio d'Amministrazione ha rieletto il signor Dietler come membro della Direzione ed ha nominato il colonnello Arnold, supplente nella Direzione al posto del signor von Hettlingen che morì.

Per ciò che riguarda *lo stato del personale dei funzionari superiori* noi abbiamo annoverata nel 1887 qualche perdita molto dolorosa: anzitutto per la morte dei sigg. I. Stocker, Capo della Trazione, e a Stocker, Capo Ufficio della revisione dei conti; poscia per la partenza del signor H. Stamm, segretario della Direzione, chiamato al posto di Capodell' Ufficio centrale dell' esercizio delle ferrovie dell' Union-Suisse. Agli uffici vacanti si provvide come segue: il signor Emilio Frey, d' Olten, già capo delle nostre Officine centrali, è stato nominato Capo della Trazione; il signor Alberto Furrer di Bauma, già Capo-contabile, fu nominato Capo dell' Ufficio della revisione dei conti; il signor Alberto Winkler, di Lucerna, sino ad ora primo commesso all' ufficio di revisione dei conti, è stato nominato Capo-contabile; ed il signor Giuseppe Gut, d'Altishofen, già Capo Ufficio del nostro Ispettorato principale dell'esercizio, fu chiamato al posto di Segretario della Direzione.

Quanto alla *costruzione del nuovo edificio per l'amministrazione*, noi diremo che esso fu coperto nel 1887.

Durante l'ultimo esercizio, il Consiglio d'Amministrazione ha tenute 4 sedute e v'ha prese 32 deliberazioni; la Direzione ha tenute 114 sedute in cui prese 4904 deliberazioni.

III. — *Finanze.*

Come risulta dal *bilancio annuale*, il *capitale-sovvenzione* in . . . . L. 119,000,000
e il *capitale-azioni* in . . . . . » 34,000,000
non hanno subita alcuna modificazione nel 1887, essendochè l'aumento di questo secondo, deliberato dall'Assemblea generale degli azionisti in data 28 novembre 1887, non fu effettuato che al principio del 1888.

Per ciò che riguarda il *capitale-obbligazioni*, la conversione del prestito 5 0[0 in obbligazioni 4 0[0 ha fatto nuovi progressi durante l'esercizio. La III serie delle obbligazioni, dell'importo primordiale di 18 milioni di cui restavano in circolazione il 31 dicembre 1886 lire 6,010,000 ed al 1° aprile 1887 . . . . L. 5,954,000
fu rimborsata a quest'ultima data in conformità alla denunzia in data 1° ottobre 1886, e questa somma è stata messa in tempo debito a nostra disposizione dal Consorzio che si è incaricato della conversione.
Nel corso dell'anno 1887, questo ci ha presentato ancora un importo di obbligazioni 5 0[0 per . . . . » 902,500
Totale L. 6,856,500
e ha ricevuto in iscambio la cifra tonda di L. 7,597,000 d'obbligazioni 4 0[0 dell'imprestito di 100 milioni dal 1° gennaio 1884 al corso di 90 1[4 stipulato nella convenzione.

Al 31 dicembre 1887 la circolazione delle obbligazioni 5 0[0 era la seguente:

Obbligazioni della IV serie	L. 15,459,000
Id. della II ipotecata	» 3,971,000
Id. imprestito Monte Cenere	» 4 117,500
	L. 23,547,500

oltre 83,000 lire rappresentanti le obbligazioni della III serie che non sono ancora state presentate e che non dànno più alcun interesse dal 1° aprile 1887.

L'emissione successiva delle obbligazioni 4 0[0 in luogo delle obbligazioni 5 0[0 ritirate, risulta dalle seguenti cifre:

nel 1884	L. 32,397,000
» 1885	» 26,898,000
» 1886	» 1,200,000
» 1887	» 7,597,000
Totale	L. 68,092,000
di cui furono ammortizzate	» 595,000

di modo che la circolazione delle obbligazioni 4 0[0 toccava il 31 dicembre 1887 a L. 67,497,000

Debito totale delle obbligazioni al 31 dicembre 1887 . . . . L. 91,044,500

Secondo il piano d'ammortamento dell'imprestito 4 0[0 di 100 milioni, non si è potuto estrarre a sorte e rimborsare nel 1887 che lire 140,000; mentre, secondo la convenzione stipulata nel 1885 col Dipartimento federale delle strade ferrate allo scopo di chiudere il conto della costruzione del Gottardo, avrebbonsi dovuto ammortare lire 215,000. Per conformarci a questa disposizione noi abbiamo fatto annullare ancora per 75,000 lire altre nostre obbligazioni 4 0[0 acquistate non ha guari a tale scopo.

(Segue nel Rapporto il progetto rappresentante gli ammortamenti da effettuarsi, secondo la convenzione col Dipartimento delle strade ferrate, fino alla data del 1920 e giusta il piano d'ammortizzazione dell'imprestito 4 0[0 dei 100 milioni).

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Raddoppio di binario sulla Ligure.

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato generale il progetto del raddoppio di binario sul tronco della linea ligure compreso fra il casello n. 88 e la stazione di Spezia.

Con tale progetto si provvede definitivamente allo allacciamento della ferrovia Parma-Spezia colla suddetta linea ligure, nonchè alla costruzione della stazione di Vezzano che, trovandosi al punto di distacco delle due linee, deve servire come stazione di diramazione.

Per l'esecuzione di questo raddoppio, nella tratta di m. 6,323.92 a partire dall'origine del tronco, si dovrà eseguire completamente la sede del secondo binario, compresi gli opportuni prolungamenti delle opere d'arte. Per la rimanente tratta invece; dalla suddetta progressiva all'origine della stazione di Spezia, lunga m. 1055.99, la piattaforma stradale trovasi già costruita pel doppio binario, e per la medesima quindi il progetto del quale trattasi contempla semplicemente la spesa relativa alla massicciata ed all'armamento del secondo binario.

L'importo complessivo della spesa occorrente per l'esecuzione completa del raddoppio, non comprese le spese generali di amministrazione, è di lire 1,591,000.

La Direzione predetta, trattandosi di opere che interessano la sicurezza e la continuità dell'esercizio, ha proposto che l'esecuzione dei lavori venga ad essa affidata a rimborso di spesa, intendendo di provvedervi mediante appalti a licitazione privata, o per cottimi od in economia, secondo la natura diversa delle opere da eseguirsi.

Ferrovia Roma-Solmona.

La Commissione incaricata dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate di procedere alla visita di ricognizione per l'apertura all'esercizio del tronco da Cineto Romano a Solmona, della ferrovia Roma-Solmona, è composta dei signori Comm. Vincenzo Schioppo Ispettore del Genio Civile; Cav. Stefano Tallocci R. Ispettore Capo del Circolo di Roma e Cav. Giovanni Battista Salvini Direttore tecnico governativo dei lavori. La visita deve farsi domani, 8, e pare assicurato che l'apertura all'esercizio potrà aver luogo nella seconda quindicina del corrente mese. Frattanto la Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto d'orario per l'intera linea Roma-Solmona-Castellammare Adriatico, e per la diramazione Solmona-Aquila-Terni.

Col nuovo orario si tien conto dei bisogni locali dei paesi attraversati dalla ferrovia e viene anche soddisfatto il desiderio manifestato dal Comune di Rieti per ottenere col treno del mattino la coincidenza col treno n. 761 per Roma.

Ferrovia Mandela-Subiaco.

Il Ministero del Tesoro ha dato la sua approvazione allo schema di convenzione e relativo capitolato, per la concessione della costruzione e dell'esercizio al Comune di Subiaco di una ferrovia a scartamento ordinario da Mandela a Subiaco, già approvata dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici e dal Consiglio di Stato, e per la quale il Governo accorda un sussidio annuo chilometrico per la durata di 70 anni di L. 3,000.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi un progetto presentato dalla Società esercente le strade ferrate della Rete Adriatica per il raddoppiamento di binario della linea Roma-Firenze nel tratto compreso fra il Portonaccio e Fara Sabina, ammettendo che l'approvazione debba valere come dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni. I lavori proposti in progetto, secondo la perizia presentata dalla Società importano la totale spesa di L. 2,571,200.

Il Consiglio predetto ha inoltre opinato che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni che saranno necessarie, possa essere approvato il progetto presentato dalla Società esercente le strade ferrate della Sicilia per il consolidamento di una frana avvenuta nel piazzale interno della stazione di Comitini, e per l'esecuzione di alcuni lavori di difesa.

Il Consiglio di Stato ha poi anche dato il suo parere:

1. su di un atto di collaudo relativo alla fornitura e posa in opera di meccanismi fissi per i tronchi 1°, 2° e 3° della linea Caianello-Isernia in appalto alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, ammettendo i proposti maggiori compensi;

2. su di una domanda dell'Impresa industriale Italiana di costruzioni metalliche di Napoli per condono di multa incorsa per ritardo nella consegna di n. 77 carri scoperti pel trasporto di merci forniti per uso delle ferrovie complementari.

><

Provviste di materiali per la Mediterranea.

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato generale tutti gli elaborati d'appalto per le provviste dei materiali e meccanismi fissi destinati alle tratte Teggiano-Casalbuono e Vallo-Pisciotta, debitamente modificati, di conformità al voto emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. L'importo totale presunto per la provvista della quale trattasi ascende a L. 167,395.

><

Aggiudicazioni di gare.

Nella gara aperta dalla *Società Mediterranea*, a licitazione privata, per la provvista di 84,890 bolloni speciali per scambi e crociamenti del modello 2 (nuovo) Vignole e peso approssimativo di 32,470 chilogrammi, rimase aggiudicataria la Ditta Macchi Izar e C. al prezzo di L. 319 la tonnellata.

><

Nella gara aperta dalla *Società Adriatica* per fornitura di locomotive furono aggiudicati i seguenti lotti:

a) 1° lotto: 12 locomotive a carrello con tender — alla Ditta I. A. Maffei di Monaco, per il prezzo di L. 1.27 ogni chilogramma di locomotiva e L. 0,80 per ogni chilogramma di tender; il tutto franco su rotaie alla stazione di Peri;

b) 2° lotto: 18 locomotive a 8 ruote accoppiate con tender — alla Ditta « Staats Eisenbahn » di Vienna, per L. 1.24 ogni chilogramma di locomotiva e 0.75 ogni chilogramma di tender; il tutto franco su rotaie nella stazione di Pontebba;

c) 3° lotto: 18 locomotive-tender — alla Ditta « Henschel und Sohn » di Cassel, per L. 1.40 il chilogramma; il tutto franco su rotaie alla stazione di Peri.

><

Approvvigionamenti della Rete Adriatica.

Il sig. Presidente della Commissione per la valutazione e consegna degli approvvigionamenti per la rete Adriatica ha fatto consegna al Ministero dei Lavori Pubblici di n. 134 inventari degli approvvigionamenti che spettano alla rete medesima, unitamente alla relazione, al verbale di consegna ed al prospetto riassuntivo dei medesimi.

><

Materiale d'esercizio dell'Adriatica.

Il 3 corrente mese il sig. Presidente della Commissione per la valutazione e consegna del materiale d'esercizio della Rete Adriatica, ha rimesso al R. Ispettorato generale delle strade ferrate l'elaborato della Commissione stessa, costituito della relazione, del verbale definitivo, d'un libro di riassunti, di n. 1308 inventarî e di n. 6 note di oggetti inservibili.

><

Ferrovia Eboli-Reggio (Littoranea).

Diamo le informazioni che abbiamo promesso, in un precedente numero del *Monitore*, intorno al progetto esecutivo, recentemente presentato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo al Ministero dei Lavori Pubblici pel tronco della ferrovia Eboli-Reggio (littoranea), compreso fra Amantea e Nocera Tirinese.

La lunghezza totale del tronco è prevista di metri 13,813.05 ed il suo costo complessivo è preventivato di L. 7,557,000, compresi gli imprevisti e le spese generali e di amministrazione. Il costo medio chilometrico del tronco risulterebbe quindi di L. 547,091.

Giusta il progetto di massima studiato dalla Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Reggio di Calabria, la spesa occorrente per la costruzione del tronco ammonterebbe a L. 6,160,000, comprese le spese generali; e quindi in media a L. 446,337 per chilometro.

La causa della maggiore spesa presunta col progetto sociale in confronto di quello della Direzione governativa devesi ricercare nella deficienza di opere e di prezzi considerati in quest'ultimo progetto.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da m. 11,404.92 di allineamenti retti e da 2,408.13 di tratti in curva con raggio minimo di m. 700. Nell'andamento altimetrico la massima pendenza è del 6 per mille.

Le opere d'arte da costruire sono 54. Di queste n. 44 hanno luce inferiore a m. 10, e la loro apertura è di m. 117; e n. 10 sono opere speciali aventi una luce complessiva di m. 382.20, tutte a travata metallica, cioè: una di m. 10; una di m. 14; due di m. 15; tre di m. 19.90; una di m. 34; una di m. 87.10 divisa in tre campate; ed un'altra di m. 146.40 pure divisa in tre campate.

Oltre alle predette opere è prevista anche una galleria della lunghezza totale di m. 813.20.

Lungo il tronco sono proposte due stazioni, una per Aiello e l'altra per Nocera Tirinese; n. 12 case cantoniere doppie ed una semplice; n. 2 garette ed un passaggio a livello. L'armamento, come quello

degli altri tronchi della linea, sarà formato di rotaie del tipo Vignole, in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9 e del peso di 36 chilog. per metro corrente, poggianti su 11 traversi e collegate fra loro a giunto sospeso.

Tariffe.

Ci informano da Bergamo che quella Deputazione provinciale, nella sua qualità di concessionaria della ferrovia da Bergamo al Ponte della Selva, ha domandato l'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici alle tariffe massime dei passeggieri e delle merci, concordate in via di transazione colla Società subconcessionaria della linea.

><

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici una istanza della Camera di Commercio ed Arti di Ravenna con la quale si chiede che venga estesa a quella stazione ferroviaria anche la serie B della tariffa locale n. 216, relativa al trasporto dello zolfo in pani.

><

Il Ministero predetto ha dato di buon grado la sua approvazione alle modificazioni proposte dalla Società delle strade ferrate Meridionali, per la navigazione del Lago di Garda, consistenti nella attuazione di speciali biglietti di andata e ritorno; nel noleggio di piroscafi per trasporto di intere comitive di viaggiatori; in speciali tariffe n. 1, serie A e B e n. 2, rispettivamente pel trasporto di mercanzie in genere col vincolo minimo di una tonnellata, del legname (40 tonnellate almeno) e del bestiame.

><

Riconosciuta la necessità e la convenienza di accogliere la domanda di alcuni proprietarî di bestiame ovino della provincia di Teramo per ottenere la estensione della tariffa locale n. 301 P. V. accelerata ai trasporti di detto bestiame fra la stazione di Teramo e quelle dei tronchi Barletta-Vasto e Foggia-Rocchetta Melfi, la Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici la proposta di una aggiunta alla tariffa della quale trattasi onde potere così soddisfare il desiderio sovra espresso.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto con parere favorevole al R. Ispettorato generale una domanda della Ditta Domenico Vulpiani tendente ad ottenere che pei trasporti di pozzolana da Salone (linea Roma-Solmona), destinati a Spezia, Genova, Savona, ed alle altre stazioni della Rete Mediterranea situate almeno a 250 chilometri da Roma, le venga concesso in via di rimborso, limitatamente al percorso mediterraneo, il prezzo fissato dalla tariffa locale n. 213 P. V. in lire 0,204 per vagone e chilometro, oltre al normale diritto fisso di L. 0.102 per tonnellata, con obbligo di un traffico minimo annuale di 1000 vagoni.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato proposta al R. Ispettorato generale delle strade ferrate per accordare alla Società anonima per lo Stabilimento Metallurgico di Piombino, proprietaria altresì della ferriera di Corneto, l'abbuono in via di rimborso del 5 0|0 sulle tasse di porto pagate a rigore di tariffa, escluso il diritto fisso e le altre tasse eventuali, pei trasporti di ferro in barre.

In corrispettivo della facilitazione che le verrebbe accordata, la Società predetta si impegnerebbe ad un minimo trasporto annuo di 2000 tonnellate di merce fra Corneto e Roma, e di 3000 tonnellate da Corneto a Napoli, Caserta, Cancello, Avellino, Salerno, Santa Maria Capua Vetere, Nola, Scafati, Nocera dei Pagani, Teano e Marigliano.

><

Le costruzioni in corso della Mediterranea.

Sull' avanzamento a tutto lo scorso maggio dei lavori e degli studî per nuove costruzioni affidate alla Società Mediterranea possiamo dare le seguenti notizie:

Stazione di Trastevere. — Sono eseguiti il rilevato pel piazzale e le fondazioni dei fabbricati. Si trovano in corso d'esecuzione la soprafondazione dei magazzeni merci ed altri minori fabbricati, l' inghiaiamento ed armamento. Sono pure in corso le provviste dei materiali pel fabbricato viaggiatori, pel quale fu anzi iniziata la costruzione di due fogne, e per la tettoia metallica.

Linee d'allacciamento a Roma. — Per la linea d' allacciamento da Trastevere a Termini è in corso di revisione il progetto esecutivo. Per la linea di cintura sono quasi ultimati i rilievi di campagna ed è cominciata la redazione dei progetti di opere d'arte.

Linea Eboli-Reggio. — Pel tratto Afragola-Casalnuovo, di cui sono ultimati i lavori, si attende a rivedere la liquidazione. Furono compiuti gli studî pei tronchi che ancora rimanevano sulla tratta Castrocucco-S. Eufemia. Proseguono bene i lavori sui tronchi in costruzione da Vallo a Pisciotta (littoranea) e da Teggiano a Casalbuono (interna).

Linea Salerno-S. Severino e Catanzaro-Stretto Veraldi — Sul tronco Fratte-Capezzano della linea Salerno-Sanseverino si continuarono i movimenti di terra, attaccando altre due trincee: si lavorò pure al ponte sull'Irno ed a qualche manufatto minore, nonchè alla costruzione di due caselli. Lo stato d'avanzamento della galleria elicoidale delle Fratte (m. 2396) è il seguente:

Escavi: Piccola sezione, m. 168.90 — Grande sezione, m. 91.50 — Strozzo, m. 15

Murature: Calotta, m. 69.50 — Piedritti, m. 13.25 — Arco rovescio, m. 9.

Per la linea Catanzaro-Stretto Veraldi sono ultimati e in corso di revisione i progetti dei tronchi 2.o, 4.o, 5.o e 6.o. Nel terzo tronco (Settingiano-Marcellinara), in costruzione, si proseguirono i movimenti di terra e i lavori di muratura di qualche manufatto normale e del fabbricato viaggiatori a Marcellinara, nonchè quelli della galleria omonima (m. 1858).

Linea Parma-Spezia. — Su tutti i tronchi in costruzione procedono in generale con alacrità i lavori. Nella grande galleria del Borgallo (m. 7709.45) l'avanzamento complessivo è il seguente:

	Imbocco Parma	*Imbocco Spezia*
Scavo piccola sezione	416 —	2523.13
» grande »	198.90	2488.60
Strozzo	173.50	2477.50
Rivestimento calotta	184.90	2487.20
» piedritti	152.80	2472.45
» arco rovescio	94.15	501 —

Ecco pure lo stato d' avanzamento delle sei gallerie comprese nel tronco Guinadi-Pontremoli:

GALLERIE	Escavi			Rivestimenti		
	Piccola Sezione	Grande Sezione	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
1. di Scozano (m. 1004)	1004	1004	950	1004	910	446
2. del Castello (m. 319)	319	319	216	319	151	15
3. di Grondola (m. 100)	96	6	Non ancora incominciati			
4. del Bronzino (m. 567)	Completamente ultimata.					
5. Del Balzo (m. 93)	Ancora da attaccarsi.					
6. Casella (m. 755)	272	245	152	218	113	
7. Lanza (m. 350)	148	144	105	132	95	

Il progetto esecutivo del tronco Ghiare-Borgotaro venne già presentato da tempo; quello per la diramazione da S. Stefano a Sarzana fu presentato in maggio, quello infine pel raddoppio dal casello 88 a Spezia lo sarà quanto prima.

Linea Cuneo-Ventimiglia. — Pel tronco Cuneo-Robilante, già aperto all'esercizio, sono a buon punto le liquidazioni finali. Da Robilante alla galleria elicoidale (km. 88) i lavori sono assai bene avviati. Nella galleria elicoidale (m. 1494) furono eseguiti:

Scavo d'avanzata m. 990 — Allargamento in calotta m. 950 — Strozzo m. 954 — Scavo in grande sezione m. 819 — Rivestimento calotta m. 933 — Rivestimento piedritti m. 818. Dallo sbocco di questa galleria a Limone (km. 6.3) i lavori procedono con sufficiente attività.

Per la tratta da Limone a Tenda (km. 18.3) fu già presentato il progetto esecutivo; per la tratta da Tenda a Ventimiglia (km. 52.75) quello di massima.

Linee Aulla-Lucca e *Ponte Santa Venere-Avellino* — In parte ultimati e già presentati, in parte in corso di redazione i progetti per entrambe queste linee.

Dello stato dei lavori nella *Galleria succursale dei Giovi* abbiamo già ampliamente detto nel n. 24 (16 scorso giugno) al quale rimandiamo perciò i nostri lettori.

><

Aperture di gare della Mediterranea.

Sappiamo che il 30 giugno scorso la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per la ricostruzione parziale delle spalle e la sostituzione dei cuscinetti nel sottovia del Zerbo presso Novi, nonchè per la costruzione d'una copertura metallica sulla strada sottostante. L'importo dei lavori è di L. 5,400 ed il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 16 corrente.

Dalla Società suddetta in data primo andante venne pure indetta la gara per la costruzione di due ponti in ferro con fondazioni ad aria compressa sulle paludi Antoniana e Burrone lungo la linea Genova-Ventimiglia. Importo dei lavori appaltati L. 560,000. Le offerte dovranno essere presentate non più tardi delle ore 10 ant del 16 corrente mese.

><

Il Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo nella sua seduta di ieri, 6, ha approvato, fra gli altri, i seguenti contratti:

1. Colla Società Vetraria Italiana di Livorno (Toscana) per fornitura di mq. 20,000 di lastre di vetro semidoppie;

2. Colla Compagnia l' « Union des gas » di Milano, per fornitura di quintali 8,000 di carbone coke grosso;

3. Colla Ditta Chiesa Pietro di Milano per fornitura di cera vergine, solfato di ferro, spirito di vino e pelli di dante o daino;

4. Colla Ditta Antonini Giacomo di Milano per fornitura di quintali 14,400 di legna da fuoco;

5. Colla Ditta Lajolo Bartolomeo di Alessandria, per istituzione in quella località di un regolare servizio di facchinaggio e porto a domicilio dei bagagli;

6. Colla Ditta Antonio Montanari di Milano per fornitura di kg. 600 di spugne comuni e kg. 40 di spugne fine;

7. Colla Ditta A. Frank e C. di Vitten per fornitura di n. 10,000 badili di acciaio fuso:

8. Colla Ditta Joti Domenico di Reggio Calabria per fornitura di kg. 12,000 d'olio d'oliva.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate:

L. 16,000 per maggior spesa occorsa per l'impianto di una presa d'acqua a Caianello;

L. 7,500 per costruzione d'un chiosco in legname ad uso caffè sul piazzale merci della nuova stazione di Spezia;

L. 3,870 per impianto fermacarri all'estremità dei binari tronchi nelle stazioni della linea Eboli-Metaponto;

L. 112 per applicazione d'un disco fanale girevole alle scambio n. 2 nella stazione di Farigliano;

L. 1,370 per un assito in legno separante in due parti il capannone per deposito carboni a Roma-Termini.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti:

1. L. 1200 per lavori di ristauro all'argine franato presso il raddoppio di Montarios, al chilom. 254,460 della linea Empoli-Chiusi;

2. L. 1100 occorrenti per il completamento di m. 3500 di siepe lungo la linea da Rogoredo a Pavia;

3. L. 108,700 occorrenti per il rifacimento in acciaio di metri 12,443 di binario ancora armato con rotaie in ferro da metri 6, fra Villanova e Pessione, nella linea Alessandria-Torino: dal detto preventivo è escluso il valore del materiale metallico per l'armamento, calcolato in L. 207,206;

4. Rifacimento in acciaio di metri 11,821 di binario in ferro nel tronco fra Spigno e Ponti nella linea S. Giuseppe-Acqui: la spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 102,700, escluso il valore del materiale metallico d'armamento calcolato in L. 198,417;

5. Rifacimento in acciaio di metri 921 di binario fra Milano (P. T.) e Corsico, fra le progressive 6097 e 7017 della linea Milano-Vigevano: l'importo dei lavori ammonta a L. 8200 escluso il materiale metallico d'armamento il cui valore è calcolato di L. 15,560;

6. Impianto di due carrelli trasbordatori da stabilirsi nelle officine dei Granili, con binari di deposito e relative modificazioni nell'allacciamento colla linea di Castellammare: la spesa occorrente per la completa esecuzione dei lavori ammonta a L. 101,500 escluso il valore del materiale metallico d'armamento, calcolato in L. 22,327;

7. L. 9000 occorrenti per la ricostruzione del pontile esistente nel porto di Reggio-Calabria;

8. L. 6500 occorrenti per l'esecuzione di lavori al rifornitore di Cecina nella linea Roma-Pisa;

9. Impianto di una fermata nella località detta Macchiaverde al chilom. 298.056 della linea Cecina-Pisa;

10. Contratto colla Ditta Colletta Michele di Cosenza per le costruzioni di forni di pane nelle case cantoniere del tronco Taranto-Lattiano, della linea Taranto-Brindisi.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici, le seguenti proposte:

1. Per il prolungamento del terzo binario nella stazione di Chiari e pel suo collegamento con quello di seconda linea dal lato di Treviglio (linea Milano-Verona), spesa occorrente L. 14,130;

2. Per l'impianto di una condotta d'acqua per le prove idrauliche nelle officine di Firenze, spesa L. 2260;

3. Per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Ravenna mediante presa dei fiumi Uniti, con un preventivo di spesa di L. 82,200;

4. Per la sistemazione di locali ad uso del materiale mobile in stazione di Bologna, spesa L. 1020;

5. Per l'impianto del servizio merci nelle stazioni di Moiana e Casletto Rogeno lungo la linea Lecco-Como, spesa preventivata L. 6396.40;

6. Per i lavori di miglioramento nei magazzini merci di alcune stazioni della linea Udine-Pontebba, con una spesa di L. 4670;

7. Per nuovi impianti di binari e di meccanismi fissi nelle officine di Verona, con una spesa di L. 158,080.78, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

8. Per l'impianto di parafulmini nella stazione di Pontassieve, spesa preventivata L. 3000;

9. Per l'ampliamento e per la sistemazione del servizio merci in stazione di Pordenone (linea Mestre-Udine-Cormons), spesa necessaria L. 28,570;

10. Per la formazione di una scogliera a difesa della spalla sinistra del ponte sul Reno, al chilom. 29,105, della linea Bologna-Pistoia, spesa necessaria L. 3900;

11. Per la sistemazione e l'ampliamento del piazzale delle merci nella stazione di Monterotondo, spesa presunta L. 6450;

12. Ricambio nella stazione di Padova di due piattaforme da m. 4 con altre del diametro di m. 5,50. — L. 15,157.50;

13. Sistemazione della trincea da Montebello al chilom. 198+300 della linea Foligno-Terontola — L. 32.300;

14. Rifacimento in acciaio di alcuni tratti di binario in ferro nelle stazioni di Assisi, Ponte S. Giovanni, Magione e Passignano: linea Foligno-Terontola. — L. 11,630.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — I lavori ripresi da pochi giorni nella Galleria Peloritana, sulla linea Messina-Patti-Cerda, potranno procedere celeremente, dopo effettuato lo sgombro della frana centrale, che ora si sta rimuovendo.

Ferrovie Nord-Milano e Ticino. — Facendo seguito a quanto abbiamo pubblicato nei n. 25 e 26, annunziamo che il 3 corrente luglio si tenne in Como un convegno tra i Direttori delle due Società e i rappresentanti della Provincia di Como, avv. Cetti e avv. Lanzavecchia, deputati provinciali, e ing. Pedraglio capo dell'ufficio tecnico; in questo convegno fu concluso l'accordo per la fusione.

Le basi sono le già note: speciali accomodamenti inoltre si sarebbero concretati per la garanzia dell'esercizio. La nuova Società si obbligherebbe poi a far passare alla classe di ferrovia la linea di tramway Grandate-Saronno: il che è certamente un miglioramento sostenziale dei patti.

Il servizio cumulativo colle grandi Reti sarebbe assicurato. Come è detto nella deliberazione del Consiglio Provinciale del 25 scorso giugno, da noi riprodotta nel n. 26, la Convenzione dovrà essere sottoposta per la ratifica al Consiglio Provinciale.

Ferrovia Suzzara-Ferrara. — Col giorno primo luglio corrente venne aperto all'esercizio il tronco Suzzara-Sermide comprendente le stazioni di Suzzara, Pegognaga, San Benedetto Po, Quistello, Schivenoglia, Poggio Rusco-Villa Poma, Magnacavallo e Sermide abilitate, in servizio interno, a tutti indistintamente i trasporti viaggiatori, bagagli e cani, numerario ed oggetti preziosi, merci a grande ed a piccola velocità ordinaria ed accelerata, compresi i veicoli e bestiame, ed in servizio cumulativo ai trasporti ordinari di viaggiatori, bagagli e cani, per ora colla sola stazione di Mantova, ed agli altri trasporti ordinari con tutte le stazioni delle reti Adriatica o Mediterranea.

I trasporti pel percorso su questa ferrovia, saranno eseguiti colle tariffe generali e relative condizioni vigenti sulle reti Adriatica, Mediterranea e Sicula (Ediz. 1.o luglio 1885 e relative modificazioni) e potranno fruire anche, in servizio interno, delle riduzioni di cui le Concessioni speciali valevoli sulle grandi reti (Ediz. Agosto 1887 e successive modificazioni).

L'esercizio venne aperto con orario comprendente sei treni ordinari, tre in un senso e tre nell'altro.

Tramvie Interprovinciali di Milano. — Fu riferita con qualche confusione, anche dai giornali meglio informati di Roma, una deliberazione del Consiglio superiore delle Tariffe intorno alla domanda di molte tramvie lombarde, che mettono capo a Milano, di collegarsi l'una all'altra coll'intento di richiamare su di loro un traffico a lungo percorso già servito da una strada ferrata. La relazione fu stesa dal comm. Monzilli con grande competenza, e il Consiglio a unanimità ha deliberato che « nello stato presente degli ordinamenti che governano la materia alle tramvie a vapore che mettono capo a Milano non si possa concedere di allacciarsi fra esse pel mezzo della linea di circonvallazione della città, allo scopo di stabilire un servizio cumulativo; che si debba, però, consentire alla Società delle tramvie a vapore internazionali di Milano, di allacciare le sue linee a quella della tramvia di circonvallazione al solo scopo di poter consegnare e ricevere merci, da trasportare o già trasportate separatamente in ciascuna delle sue linee, in punti della città di Milano diversi da quelli delle stazioni rispettive. » Il che però deve limitarsi al traffico locale.

Tramways di Milano. — Dal rapporto fatto dal Direttore all'Assemblea degli Azionisti della Società Anonima degli Omnibus sulla gestione dell'anno 1887, risulta che i tramways della città e della circonvallazione trasportarono complessivamente n. 25,331,166 passeggeri, superando di lire 157,560 gli introiti dell'anno precedente. Il contributo pagato dalla Società al Municipio sull'incasso tram fu di lire 235,579.80.

La linea di tram Milano-Monza fu quella che subì un sensibile ribasso d'incassi; mentre nel 1886 fu di L. 330,853.60, nel 1887 si è discesi a L. 25,846.24. Tale diminuzione fu causata dai ribassi accordati dalle amministrazioni ferroviarie nelle sole stazioni in concorrenza cogli esercizi dei trams.

— Riguardo alla tramvia Milano-Monza il Direttore della Società ritiene che si può richiamarvi gran parte del movimento, meglio che con una piccola riduzione di prezzo, ottenendo un acceleramento di velocità.

Ponendo mente ai progressi dell'elettricità applicata alla locomozione, ha trovato di delegare una Commissione tecnica sotto la direzione dell'ing. Margutti, acciò faccia gli opportuni studi, riferendo sulla opportunità di sostituire ai cavalli l'elettricità quale forza motrice delle vetture.

Fu inoltre presentata alla Società Anonima la proposta di adozione di una nuova *vettura automobile ad aria compressa*, da sostituirsi alla progettata ferrovia elettrica per la quale, come abbiamo detto poco prima, un'apposita Commissione sta studiando.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — All'*Assemblea generale* degli azionisti della Ferrovia del Gottardo, che si tenne sabato 30 scorso giugno in Lucerna, parteciparono, coi delegati dei governi degli Stati sovvenzionanti, settantacinque azionisti rappresentanti complessivamente una somma in azioni e sovvenzioni di fr. 31,294,297. Dopo aver approvato il conto dell'anno 1887, con ringraziamenti alla Direzione ed al Consiglio d'Amministrazione, l'adunanza fissò a 5 0|0 il dividendo da darsi agli azionisti. Circa l'istanza del Consiglio federale, giunta in questi ultimi giorni e chiedente: 1.° che la posta all'uscita di fr. 17,705 per compera di contatori della velocità per le locomotive, sia inscritta al conto esercizio; 2.° che il residuo del guadagno netto rimanente dopo dedotto il 5 0|0 di dividendo, sia versato al fondo riserva-costruzione in vista degli obblighi di costruzione della Società — dichiarò: per la prima richiesta di annuirvi, quantunque non la consideri come fondata e senza pregiudizio per ulteriori disposizioni in casi simili, per completare il materiale d'esercizio; in quanto alla seconda, di non riconoscerla.

A presidente del Consiglio d'Amministrazione venne di nuovo confermato per un nuovo periodo amministrativo il sig. cons. degli Stati col. Rieter in Winterthur. La commissione di revisione dei conti venne composta coi sigg. direttori Speiser in Basilea, direttore Sidler in Lucerna e consigliere di governo Grob in Zurigo, a cui si aggiunsero come supplenti i signori consiglieri di governo J. Schnyder in Lucerna, Cancelliere C. Meyer in Lucerna e consigliere di governo Philippi in Basilea.

Ferrovie Francesi. — *Viaggi circolari per la terza classe.* — Sino ad ora la « Compagnie Paris-Lyon-Mediterranée » non aveva attuati che viaggi circolari a prezzo ridotto per la 1.a e 2.a classe. Di tal favore godranno d'or innanzi anche i viaggiatori di 3.a classe, purchè eglino abbiano a percorrere sulla rete della Compagnia non meno di 300 chilometri.

Inoltre eglino possono compilare a loro posta il proprio itinerario e, pagando una sovratassa del 10 per 0|0 per ogni rinnovazione, possono prolungare parecchie volte la durata della validità del primitivo loro biglietto.

I biglietti sono valevoli 30 giorni per un percorso da 300 a 1,500 chilom.; 45 giorni, da 1,501 a 3,000 chilom.; 60 giorni oltre tale percorso.

Ferrovia a Gibilterra. — La *Gaceta*, giornale ufficiale spagnuolo, pubblica un decreto reale che conferma la concessione accordata ad una Casa inglese per la costruzione di una ferrovia che metterà in comunicazione Gibilterra colla Spagna. Il progetto di questa linea reca il suo allacciamento a Robadilla sulla ferrovia diretta di Codice; il governo spagnuolo ha inoltre accordata una sovvenzione.

Questa linea deve considerarsi di non poca importanza perchè Gibilterra non ha altra comunicazione terrestre che quella per diligenza sulla strada da Cadice ad Algesiras, o quella a cavallo attraverso la Sierra Ronda.

Ferrovia nelle Isole Filippine. — Coll'appoggio del governo spaguolo si è costituita una Società per la costruzione della prima ferrovia nelle Isole Filippine; la Società ha un capitale di 1,250,000 lire sterline. Questa prima linea, da Manilla a Dagupon, misurerà 120 miglia di lunghezza attraverso ad un paese fertile e popolato, ma di comunicazioni, sino ad ora, difficili e costose.

Notizie Diverse

Commissione d'inchiesta sui Tramways. — La Commissione d'inchieta sui tramways si è adunata, il 2 corr. luglio, sotto la presidenza dell'on. senatore Brioschi.

Fu nominato un Comitato composto dei signori: Brioschi presidente; Ferraris, deputato; Loria, professore; Philipson comm.; Vigoni, deputato.

Questo Comitato si radunerà fra breve e presenterà uno schema di progetto di legge sui tramways, da sottoporsi all'esame della Commissione.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. — Nel n. 25 abbiamo dato un sommario cenno dell'Assemblea generale degli azionisti tenutasi in Padova il 20 scorso giugno; aggiungiamo ora qualche speciale notizia circa la relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'andamento dell'azienda sociale nello scorso esercizio.

La parte maggiore della relazione è quella che dà conto delle varie opere in corso di costruzione e delle imprese che sono esercitate dalla Società Veneta. Essa è divisa in cinque parti, nelle quali sono esposti i *lavori di costruzione per conto di altri, quelli per conto esclusivo della Società, gli affari nei quali essa è associata ad altri, le proprietà ed imprese che esercita per suo conto*, e infine *l'esercizio delle ferrovie e tranvie.*

Il seguire la relazione nella lunga enumerazione di tutti i lavori non ci è consentito dallo spazio. Perciò accenneremo sommariamente ai principali, cioè: le opere nel porto di Genova e nel porto di Palermo; gli acquedotti di Venezia e di Napoli e grandi lavori di costruzione a Napoli e Roma, ecc., ecc.

L'esercizio delle ferrovie e tranvie è una parte importantissima della gestione della Società. Quelle che essa esercita al presente misurano 506 chilometri, cioè 379 chilometri di ferrovie e 127 chilom. di guidovie. Entro l'anno corrente, compiute le linee Arezzo Stia e Udine-Palmanova-Portogruaro, la rete della Società avrà una estensione di 610 chilometri.

Le divergenze insorte tra la Società Veneta e le grandi compagnie ferroviarie, che, come è già stato accennato, avevano prodotto una collisione di interessi, si possono considerare come appianate dietro ad un'equa transazione conchiusa, la quale assicura alla Società Veneta l'esercizio dei suoi diritti e le evita le lungaggini di un giudizio e gli attriti che ne sarebbero stati la conseguenza.

I prodotti delle linee, che sono da tempo in esercizio, si vanno consolidando in guisa da offrire un cespite sicuro di entrate; quelli delle linee nuove sono una promessa di meglio in un avvenire prossimo.

La relazione termina avvertendo che, grazie ai provvedimenti presi, l'Amministrazione potrà dedicarsi all'assunzione di nuovi affari, specialmente di costruzioni, e che a questi ha rivolta la sua attenzione e i suoi studi con la fiducia di potere in tempo prossimo conseguire lo scopo che si è proposto. E soggiunge: « dopo avere onorevolmente soddisfatto agli impegni contratti in passato, noi vogliamo prepararci un nuovo campo di attività per l'avvenire. »

Telefono tra Parigi e Marsiglia. — La linea telefonica Parigi-Lione-Marsiglia, del cui impianto abbiamo detto nei n. 6 e 18, avrebbe dovuto essere stata aperta il 1° luglio corrente; ma l'inaugurazione ne fu differita per la necessità di fissare la tariffa generale da usarsi tanto per questa linea come per qualsiasi altra che venga a stabilirsi.

Questa questione fu sottoposta ad una speciale Commissione composta di funzionari superiori della Direzione generale delle Poste.

Dopo molte adunanze, in quella del 2 corrente eransi ormai concordate le disposizioni generali circa il prezzo delle comunicazioni e circa l'uso del filo.

Per base alla tariffa sarebbe posto il prezzo di 50 centesimi per cinque minuti ed ogni 100 chilometri o frazione di 100 chilometri.

Di tal modo il costo da Parigi a Lione sarebbe di L. 3; da Parigi a Marsiglia L. 5; da Lione a Marsiglia L. 2.

La questione del servizio e dell'orario sarebbe così risolta: la prima mezz'ora sarebbe consacrata alla duplice trasmissione da Parigi a Lione e da Lione a Marsiglia; la successiva mezz'ora sarebbe riservata alla trasmissione diretta da Parigi a Marsiglia, durante la quale Lione sarebbe naturalmente privata d'ogni comunicazione colle due estremità della linea.

Bisogna osservare che tali proposte non sono che il risultato di studi di una Commissione puramente consultiva e che il direttore generale delle Poste ed il ministro delle Finanze possono non tenerne conto affatto; del resto v'ha inoltre questione se la tariffa possa essere fissata con un semplice decreto o se non occorra una legge delle due Camere.

Gli è per ciò che non si è ancora potuto definitivamente stabilire la data dell'apertura della linea al pubblico servizio.

Intanto la Direzione generale delle Poste studia il modo di tenere aperta la comunicazione anche durante la notte, senza interruzione alcuna nel servizio.

E, data la perfetta conduttibilità del filo, si cercherà poscia di stabilire la comunicazione diretta da domicilio a domicilio; vantaggio di cui non v'ha bisogno di far risaltare l'importanza.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			30 Giugno	Luglio 7
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 808	796
»	»	Mediterranee	» 635	635
»	»	Sicule	» —	—
»	»	Sarde (preferenza)	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 558	542
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 315,50	320
»	»	» 2ª emiss.	» 306	308
»	»	Centrale Toscana	» 530	520
»	»	Meridionali	» 316	318,75
»	»	Sarde, serie *A*	» 311	314
»	»	» serie *B*	» 314,50	310
»	»	» 1879	» 311	312
»	»	Pontebba	» 474	464
»	»	Nord-Milano	» —	266
»	»	Meridionali Austriache	» 298	293

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Ferrovia di Cuneo. — 58.a estrazione delle obbligazioni di detta ferrovia che cessarono col 30 giugno di essere fruttifere e dal 1.o corrente rimborsabili mediante restituzione delle obbligazioni stesse munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè quelle di 1.a emissione colle cedole num. 67 a 120 e quelle di 2.a emissione colle cedole n. 63 a 90.

N. 70 di 1.a Emissione (5 0[0) da L. 400 caduna.

(Creazione 26 marzo 1855).

337 355 377 542 841 860 941 1072 1126 1350 1396 1509 1558 1723 1921 2151 2193 2304 2428 2656 2884 3245 3350 3379 3708 3767 3973 4241 4267 4484 4617 4653 4669 4812 4862 5289 5449 5547 6092 6118 6190 6258 6378 6550 6766 6871 6950 6965 7016 7266 7764 7940 8019 8120 8295 8389 8613 8649 8982 9256 9468 9958 10048 10111 10226 10249 10333 10348 10543 10627.

N. 42 di 2.a Emissione (3 0[0) da L. 500 caduna.

(Creazione 21 agosto 1857).

306 441 668 1013 1491 1932 1970 2875 3140 3149 3363 3520 3540 3586 4075 4635 4675 4774 5081 5368 5507 5896 6756 7540 7663 7866 10018 10247 10644 11097 11326 11564 11981 12692 12989 13182 13259 13381 13562 13895 14587 15644.

Società Anonima Italiana per la fabbricazione della Dinamite (Avigliana). — Il Credito Torinese pagherà dal 15 corrente, il saldo del dividendo in L. 36,25 contro la cedola, n. 15.

Ferrovia Santhià-Biella. — Il Banco di Sconto e di Sete in Torino è autorizzato a pagare il saldo dividendo pel 1887 in L. 15 alla presentazione della cedola n. 10 e L. 2,50 sulle azioni di godimento. In pari tempo pagherà le 41 azioni, state estratte, in L. 450 caduna.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 5 luglio 1888 saranno pagate, contro presentazione della cedola n. 12 lire 15 per ogni azione, a valore come secondo acconto di utile sull'esercizio 1887-88.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Deputazione Provinciale di Torino (13 luglio, ore 2 pom., fatali). — Appalto delle opere di sistemazione della strada provinciale Strambino-Piverone (dall'abitato di Strambino alla strada provinciale Ivrea-Santhià). Importo ridotto L. 103,139.68.

Prefettura di Avellino (13 luglio, ore 12 merid., fatali). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria di Serino, tronco da Canale per Ferrari alla stazione ferroviaria. Importo ridotto L. 38,690. (V. n. 24 del *Monitore*).

Municipio di Pozzuoli (14 luglio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un secondo piano ad uso di casa comunale e scuole tecniche sull'attuale edifizio scolastico. Importo L. 102,010.30. Cauzione provvisoria lire 2000. Cauzione definitiva L. 10,000.

Comune di Grotte (Girgenti) (16 luglio, ore 12 merid., definitivo). — Appalto della costruzione del basolato del Corso Garibaldi di questo comune con pietra lavica e marciapiedi ai margini. Importo ridotto L. 108,150. (Vedi num. 20 e 23 del *Monitore*).

Prefettura di Porto Maurizio (16 luglio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori della strada obbligatoria da San Remo alla frazione Verezzo tronco compreso fra le sezioni 75 e 213 del progetto 10 novembre 1880. Importo L. 53,118.84. Cauzione provvisoria L. 2650. Cauzione definitiva L. 5300. Fatali 30 luglio, ore 12 merid.

R. Prefettura dell'Umbria (16 luglio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione del terzo tronco della strada provinciale n. 193, compreso fra il confine di Morro Rivodutri ed il ponte sul torrente Fuscello in Provincia di Aquila. Importo ridotto L. 46,938.28. (V. n. 24 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Potenza (19 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al consolidamento della frana sotto l'abitato di Craco fra le normali 393 e 400 del 13.o Tronco della strada nazionale n. 58, da Sella Cessuta alla stazione di Scanzano, compreso tra la Fontana di Craco e la Collata di Malabocca. Importo L. 101,694.40. Lavori compiuti in mesi 18. Cauzione provvisoria L. 10,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Municipio di Arienzo (23 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo edificio scolastico. Importo L. 46,031.34 oltre a L. 4,945.43 per impreviste. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva L. 2000. Deposito per spese L. 1000. Lavori ultimati in 18 mesi. Fatali a giorni 16. (Annullato medesimo appalto pel 3 corrente inserto nel n. 25 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e *Prefettura di Sondrio* (23 luglio, ore 10 ant., definitivo) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla chiusura delle rotte e riparazione di altri danni esistenti negli argini a destra e sinistra del fiume Mera, fra il Pizzo ed il ponte di Samolaco. Importo ridotto lire 173,608. (V. n. 24 del *Monitore*).

Comune di Cuglieri (25 luglio, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori e provviste necessarie per la costruzione di una condottura d'acqua dalla sorgente *Su Tinnigarzu de s'ozzu* all'abitato di Cuglieri. Importo L. 128,000. Fatali 16 agosto, ore 10 ant. (Vedi n. 21 del *Monitore).*

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione del rafforzamento dei Ponti Grisa e Morello sul tronco Catania-Villarosa, per conto della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Porto Maurizio. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione, dal 1.o luglio 1888, del tronco della strada nazionale n. 33 dal Piemonte ad Oneglia compreso fra l'asse del Ponte sul Tanaro e l'incontro della traversa dalla città d'Oneglia (metri 45,052) è stato aggiudicato al signor Gandolfo Pietro col ribasso del 0,05 0[0 su L. 22,214.43. (V. n. 17, 20 e 23 del *Monitore).*

Prefettura di Siracusa. — L'appalto pel biennio dal 1.o luglio 1888 della manutenzione e provviste occorrenti alla illuminazione dei Fari e Fanali della Provincia di Siracusa, fu aggiudicato al signor Francesco Puzzo, Siracusa, per lire 30,126.50. (V. n. 24 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Lucca. — L'appalto per la novennale manutenzione, dal 1.o luglio 1888 del tronco di strada nazionale n. 93 da Lucca a Revere, è stato aggiudicato col ribasso del 10,05 0[0 su L. 26,029.67 annue. (V. n. 24 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Messina. — L'appalto per la novennale manutenzione, dal 1.o luglio 1888, del tronco di strada nazionale n. 71 da Nicosia alla Marina di Santo Stefano, venne aggiudicato al signor Rampolla Ciro col ribasso del 20.10 0[0 su L. 11,660.56 annue. (Vedi n. 24 del *Monitore).*

Direzione delle Costruzioni Navali, 3.o Dipart. (Venezia). — La fornitura di 4 apparati motori completi per barche a vapore, è stata aggiudicata alla Ditta Miani, Silvestri e Comp., Milano, per L. 28,191.90.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Napoli. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione ordinaria ed alle riparazioni dei danni dei torrenti di Somma e Vesuvio pel triennio dal 1.o luglio 1888, è stato aggiudicato al signor Ruggero Francesco, che offrì il ribasso del 37,45 0[0. (V. n. 16, 20 e 23 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (*Spezia*). — La fornitura di n. 65 eliche e 114 pale d'elica in acciaio fucinato per torpediniere, tipo Thornycroft, Yarow e Schicau, è stato aggiudicata al signor Oderò Nicolò, Sestri Ponente, per L. 102,862.77. (V. n. 16, 19 e 21 del *Monitore*).

Città di Porto Maurizio — L'appalto per la costruzione di un edificio scolastico, venne aggiudicato al signor Canè cav. Luigi, Monchiero, per L. 281,939.32. (Vedi n. 21 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Torino. — L'appalto delle opere e provviste per la novennale manutenzione, dal 1.o luglio 1888, del tronco di strada nazionale n. 27 da Torino a Casale, fu aggiudicato al signor Natale Violini, col ribasso del 10,97 0[0 su L. 34,305.10 annue. (Vedi n. 24 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

17ª Decade — Dall'11 al 20 giugno 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	1.036.507 65	45.0?3 23	411.652 31	1.103.797 26	36 422 00	2.733.392 45	3.931 00	686 09
1887	958.867 63	43.939 52	298.311 41	1.169.414 80	31.208 57	2.501.741 93	3.980 00	628 58
Differenze nel 1888	+ 177.640 02	+ 1.073 71	+ 113.340 90	— 65.617 54	+ 5.213 43	+ 231 650 52	+ 4 00	+ 57 51
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	16.234 915 90	783.202 60	5.112 209 61	20.783.516 17	573.700 91	43.487.545 19	3.981 70	10.921 85
1887	15 655.269 31	763.028 88	4.659.537 51	20.620.159 86	632.116 85	42.330.112 41	3.980 00	10.635 71
Differenze nel 1888	+ 579.646 59	+ 20.173 71	+ 452.672 10	+ 163.356 31	— 58.415 91	+ 1.157.432 78	+ 1 70	+ 286 14

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	48.892 35	856 60	6.482 55	33.194 90	1.121 20	90.547 60	821 43	110 23
1887	40.789 20	844 42	5.749 09	27.086 71	899 59	75.369 01	745 00	101 16
Differenze nel 1888	+ 8.103 15	+ 12 18	+ 733 46	+ 6.108 19	+ 221 61	+ 15.178 59	+ 76 43	+ 9 07
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	680.936 85	16.186 72	94 850 16	592.167 21	19 572 30	1.403.7 3 27	803 08	1.737 09
1887	616.046 77	13.480 93	68.609 10	496.743 11	18.899 65	1 213.779 56	713 27	1.701 71
Differenze nel 1888	+ 64.890 08	+ 2.705 79	+ 26.241 06	+ 95.424 ?3	+ 672 65	+ 189.933 71	+ 91 81	+ 35 38

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	3.260 35	2.610 80	+ 649 55	44.496 65	36.702 65	+ 7 794 00
Merci	595 50	502 60	+ 92 90	10.513 60	9.412 52	+ 1.101 08
Introiti diversi	96 70	73 25	+ 23 45	1.799 35	1.698 25	+ 100 10
Totali	3 952 55	3.186 65	+ 765 90	56.809 60	47.813 42	+ 8 996 18

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

34ª Decade — Dal 1° al 10 giugno 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	102.595 49	1.716 91	8.701 42	63.711 63	1.746 45	178.471 90	606 00	294 51
1887	103 853 05	2 013 09	9.516 35	75.694 69	1.604 20	192.681 38	606 00	317 96
Differenza nel 1888	— 1.257 56	— 296 18	— 814 93	— 11.983 06	+ 142 25	— 14.209 48	»	— 23 45
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 GIUGNO					
1887-88	3.154 736 80	65.163 80	347.541 46	3.440.657 15	69.311 55	7.077 410 12	606 00	11.678 89
1886-87	3.669.651 87	79.083 27	350.135 76	3.674.996 49	75.159 93	7.818.957 32	606 00	12.952 07
Differenza nel 1888	— 514.915 71	— 13.849 47	— 2 594 30	— 234.339 34	— 5.848 38	— 771 517 20	»	— 1.273 18

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	4 775 99	46 14	256 95	1.539 70	31 15	6.649 93	64 00	103 91
1887	5.759 40	60 66	258 09	753 91	42 57	5.874 63	62 00	94 75
Differenza nel 1888	+ 16 59	— 14 52	— 1 14	+ 785 79	— 11 42	+ 775 30	+ 2 00	+ 9 16
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 GIUGNO					
1887-88	148 555 59	1.954 73	11.923 17	45.819 05	1.325 15	209.637 69	64 00	3.275 59
1886-87	121.917 03	1.308 11	3.931 67	18.319 25	1 478 12	146.954 18	62 00	2.370 23
Differenza nel 1888	+ 26 633 56	+ 646 62	+ 7.991 50	+ 27.529 80	— 122 97	+ 62.633 51	+ 2 00	+ 905 36

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.	CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.
Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*	Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*	Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*	Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*	Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
	Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

Lavoro	
10 Ponti sul *Fella, Dogna, Pontebba, Lavaz, ecc.*, a Maro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . . *metri*	591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro	273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev.	24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron.	46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio .	108
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova .	108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . .	739
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia .	428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli .	13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè	26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino	265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino .	218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino	52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var.	22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . .	114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti	136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . .	185
2 Id. sui *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia	185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma	822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno	46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova	7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze	515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera	21
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare	22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . .	54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli	95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila	517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti .	437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . .	111
45 ». sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci	83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano	361
12 ponti e pontic., ferr. Grassano-Trivigno	255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . .	35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio	413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id.	28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza	35
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli	710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e	
12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone	261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . .	592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . .	182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz.	57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi .	978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio	1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza	601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti	105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco	252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto	21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara .	313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti .	12
21 ponti e pontic. per la diram. Valleluuga	162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania	17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*. ferr. Catania-Sirac.	51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . .	1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata	31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . .	89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani	757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . .	31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna)	151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco .	265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia	46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta .	28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia .	226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica .	23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata .	82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni .	32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso	93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov.	321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano	83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi	88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . .	434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno Bribano	219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia	111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . .	184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . .	12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia	106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia	43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli	408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia	463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . .	35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid.	12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement.	165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari	72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano	86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata	180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . .	58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio	14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano	21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule	12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It.	9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . .	370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea	118
Cavalcavia in Trastevere ferr. »	17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. »	12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria)	833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano	298
2 Id. per la provincia di Girgenti . .	26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia .	36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria .	210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari	313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . .	84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino .	103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . .	53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo .	—
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento	19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno	21
Id sul *Testene*, in provincia »	44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria	17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno	20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza	78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . .	71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova	8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma	51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno . . .	60
2 ponti sul *Cordevole*	—
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto. Mesima. Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro	916
12 ponti per la provincia di Messina . .	372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila	23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova	14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa	32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto	72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna	60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso	14
Id. sulla *Frana*, in provincia »	26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta .	22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara	149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio .	50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania .	137
14 ponti sul *Savoca, Forza d' Agro, San Pietro, Fondachello* ecc., prov. di Messina	761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova	190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano .	15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma	28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno .	74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . .	15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto .	40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti	102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno	60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia	210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta	22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza	41
Id. passarolla per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro	32
12 ponti per la provincia di Mantova . .	606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro	64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano .	30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese	83
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata .	106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa .	107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza	114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma	100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma .	103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma	163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna .	40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona	343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano	25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni	16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza .	60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio .	30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo	70
Id sul *Mangart*, municipio di Pizzo .	14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco	20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale	23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino .	52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto .	40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo	19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania	15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino	44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa	145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici	495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra	11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini	75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba .	72
Id. sull'*Anitrella*, Soc. Cartiere Merid. .	27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier	19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari .	43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Süe, Jacob e C.	65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara .	41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici	22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti	12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . .	32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio	48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
3 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Re...igoa . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa ...valerio 47
Id sul *Tevere*, impresa M...ico . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Cornegli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali . , . . 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2030
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . :00
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m.l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(a) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

SOCIETA' ITALIANA per le STRADE FERRATE della SICILIA

Società Anonima con Sede in Roma — Capitale versato, 15 milioni.

Cedola 2ª delle Obbligazioni 3 per cento.

Si notifica ai signori possessori delle Obbligazioni ferroviarie 3 0|0 Serie A, create in forza della Legge 27 Aprile 1885, n. 3048, ed emesse da questa Società, che il pagamento dell'interesse semestrale maturato sulle Obbligazioni stesse col 1° Luglio 1888, il cui montare al netto ascende a L. 6.32 per obbligazione, avrà luogo a cominciare dal giorno 2 Luglio p. v. contro consegna della cedola n. 2 presso le Casse e le Banche indicate nell'avviso n. 2994 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 28 Dicembre 1887, n. 305.

Roma, 24 Giugno 1888.

Il Direttore Generale A. BILLIA.

Visto: *Il Delegato Governativo* L. SPREAFICO.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA G. ROBIOLA.

ANNO XXI Sabato, 14 Luglio 1888 NUM. 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Discorso del Ministro Saracco.

(*Camera dei Deputati* - 3 *Luglio*)

Pubblichiamo il sunto del discorso pronunciato dall'on. Ministro del Lavori Pubblici — alla Camera dei Deputati, nella seduta del 3 corrente — in risposta alle osservazioni e dimande fatte dai Deputati durante la discussione generale. In questo discorso, oltre la sintesi della discussione medesima, è la espressione chiara e precisa delle idee a cui si informò l'onor. Saracco nella questione delle ferrovie complementari, da lui provvidamente risolta col progetto di legge che abbiamo pubblicato nel precedente numero.

L'on. Ministro dei Lavori Pubblici, incominciò col dire che, lasciando ogni esordio, esporrà le condizioni finanziarie create allo Stato dalla legge del 1879; e notò subito che al 1° luglio 1888 i debiti arretrati per impegni che seguono la costruzione delle linee ammontano a 204 milioni, senza contare le costruzioni delle ventiquattro linee il cui compimento è un debito d'onore.

Per queste, gl'impegni ascendevano a 640 milioni; e sarebbe stato necessario sospendere i lavori, se non si provvedeva all'Eboli-Reggio ed alla Messina-Cerda; ma, pur provveduto ad esse, rimane una spesa di circa 340 milioni; onde complessivamente l'impegno per le tre prime categorie delle strade ferrate si può calcolare in 540 milioni.

Posato così il problema, disse che il Governo ha fatto quanto ad esso incombeva per trovare la soluzione; e che egli confidava che la Camera vorrà approvare le proposte che le furono presentate.

Rispondendo all'on. Ercole, disse che il consorzio per la linea Alessandria-Ovada ha chiesto al Governo la costruzione e l'esercizio della linea medesima; e, siccome la domanda di quel consorzio sarà accolta, così pregava l'on. Ercole di non insistere nel suo ordine del giorno.

All'on. Arbib disse che si è dovuto ricorrere al sistema delle concessioni; imperocchè col sistema delle costruzioni dirette, si sarebbe dovuto rimandare ad epoca infinitamente più lontana il compimento di quei mille chilom. di ferrovia che furono promessi colla legge del 1887. E quindi dichiarò che, approvata questa legge, la questione sarà sollecitamente risoluta; augurandosi che ciò basti a contentare tutti coloro che trattarono di questo argomento.

Quanto al sussidio chilometrico, disse all'on. Valle che ove si presentassero Società o Consorzi a chiedere, con serie domande, la costruzione e l'esercizio di queste ferrovie, con un sussidio superiore alle lire 3,000, il Governo non mancherà di esaminare coteste domande presentando poi, in caso, opportuni provvedimenti al Parlamento.

Riconobbe giuste molte osservazioni dell'on. Toscanelli, soggiungendo che parecchie proposte di raddoppiamento di binari sono in corso di studio, e che per la linea da Roma ad Orte, il doppio binario sarà presto un fatto compiuto (*Commenti*).

Ringraziò l'on. Vigoni di aver dichiarato che voterà la legge: e convenne con lui che non si debba iniziare la costruzione di nuove linee, se non siano prima terminate quelle in corso.

Però gli osservò che, costruita la linea direttissima Roma-Napoli, il guadagno di tempo sarà molto maggiore di quel che egli ebbe a dire, poichè si potrà compiere il percorso in tre ore e mezzo (*Commenti*). Aggiunse che la linea dovrà essere aperta all'esercizio nel 1891.

All'on. Del Giudice disse, a proposito degli impiegati straordinarii adibiti dalle Società al servizio delle costruzioni, che lo Stato non può assumersi il carico di un soverchio numero di funzionari; però affermò che si farà

una scelta dei migliori attualmente occupati e che questi rimarranno a servizio dello Stato. E con questo credeva aver risposto anche all'on. Pantano.

Quanto alla licitazione privata per vari tronchi della Eboli Reggio, riconobbe fondate le osservazioni dell'onor. Del Giudice relative al ritardo finora verificatosi. Ma lo Stato non può disimpegnarsi dall'obbligo, specie quando si tratta di licitazione privata, di prendere, quanto ai contratti di prezzo, le maggiori cautele. E il ritardo è appunto derivato dal fatto che il Governo ha fatto procedere a una revisione dei tracciati e dei contratti, ed ha avuto sulle prime previsioni un beneficio del 38 per cento (*Mormorio*).

Ma ora il lavoro è compiuto; e, fra quindici giorni al più, le nuove stime saranno sottoposte ai Corpi consultivi.

Assicurò l'on. Buttini che, ove le Società non mantenessero in qualunque maniera i loro impegni, non mancherà, con le norme del diritto comune, di obbligarle a compiere il loro dovere. E, quanto all'ubicazione delle stazioni, affermò che rimarranno in vigore le norme sancite dall'art. 219 della legge sui lavori pubblici.

Quanto a pubblicare relazioni intorno all'andamento del servizio ferroviario, disse all'on. Pantano che una relazione, sull'azienda di questi ultimi anni, sarà presto pubblicata, come già promise all'on. Gabelli. E, quanto a modificare la legge di contabilità per facilitare alle Associazioni cooperative il modo di presentarsi agli appalti, disse che un disegno di legge in proposito è già sottoposto alle deliberazioni della Camera e che il Governo è disposto alle maggiori larghezze possibili. E intanto gli affermò che il sistema delle concessioni alle Società favorisce essenzialmente i cottimisti ed i cottimi.

Pregò perciò tutti coloro, che fecero obiezioni alla legge, di rassegnarsi ad approvarla, poichè si tratta di provvedere a necessità imprescindibili, e poichè, fatto il male, un tardo pentimento non sarebbe che un atto di malafede (*Vive approvazioni*) ed infine perchè lo Stato non poteva nè può rifiutarsi a compiere un atto di giustizia distributiva. In questo era certo di avere concorde l'approvazione della Camera. (*Bravo!*).

Si congratulò coll'on. Toscanelli che può parlare con singolare competenza di guerra, di marina, di diritto ecclesiastico e di lavori pubblici (*Viva ilarità*); e gli disse che in questa legge non si poteva parlare di linee di interesse militare.

Questa risposta intese rivolgere anche all'on. De Riseis, il quale accennò a una di queste linee, certo importante, ma di cui converrà parlare in altra occasione. Per le linee militari in corso di costruzione come l'Aulla-Lucca, la Parma Spezia, la Faenza-Firenze e simili, disse che trattasi di ferrovie difficilissime che non possono essere costruite con soverchia rapidità, e per la cui esecuzione non si potrebbe spendere una somma superiore a quella stanziata in bilancio. La quale somma non potrà più essere stornata per altre linee, essendo cessate le relative facoltà concesse al Governo con la legge del 1882.

Inoltre gli osservò che, prima del 1882, si fecero previsioni a casaccio, le quali poi si ridussero in una spesa tre o quattro volte maggiore; ma ora questo inconveniente non è più possibile, e le linee di cui parlasi non rimarranno, come l'on. Toscanelli temeva, campate in aria.

Quanto alla linea Genova-Ovada Asti, o meglio, come si disse, Genova Saracco-Asti (*Viva ilarità*) disse trattarsi di una arteria ferroviaria urgentissima, destinata a garantire le comunicazioni commerciali fra Genova ed il Piemonte; nè si può dire che essa abbia avuto la precedenza nella costruzione, poichè dovrà essere compiuta fra nove anni, cioè quando dovranno essere compiute le linee di quarta categoria. Quindi credeva di aver fatto nulla più che il proprio dovere. (*Bene!*).

E siccome cotesta linea fu considerata dal Ministro della guerra e dallo Stato maggiore, fino dal 26 maggio 1882, di grandissimo interesse militare, così sperava che l'onor. Toscanelli si deciderà ad accettarla, e a dare favorevole voto al disegno di legge.

Credette inutile discutere se convenga o no lasciare alla iniziativa privata la costruzione delle ferrovie. Ma in ogni modo, nelle attuali condizioni del paese, conviene non appigliarsi a partiti esclusivi, e tener conto di tutte le condizioni speciali che possono imporsi all'attenzione del Governo.

Fra queste condizioni speciali, principalissima è quella che il Governo non potrebbe fare ulteriore appello al credito per provvedere alle costruzioni; e affermò che lo Stato non ha mai ceduto a soverchie pretese delle Compagnie ferroviarie, e ha concluso con esse Convenzioni che garentiscono in un tempo l'interesse legittimo delle Società, e quello dello Stato. Era pronto, in questo senso, a dare qualunque dimostrazione.

L'on. Ministro espose le cautele con cui ha proceduto nello stipulare i contratti; e sostenne che, tenuto conto rigoroso di ogni circostanza, non si potevano avere patti più onesti e vantaggiosi per il pubblico erario.

I vantaggi enumerati sono più sensibili, quando si vuol fare il confronto con le linee costruite in altri tempi, specialmente nel 1862. Assicurò l'on. Pantano che le costruzioni dirette dello Stato sono costate L 540,000 a chilometro, perciò è molto mite la sovvenzione concessa alle ferrovie Sicule di 330,000 lire a chilometro.

I vantaggi delle Convenzioni cominciano a sentirsi e già la Società delle Meridionali ha dato allo Stato una prima quota di 43,000 lire; poca cosa invero, ma importante come principio. Se in seguito le Società realizzeranno grandi utili, è certo che di questi parteciperà la finanza dello Stato.

Per tutte queste ragioni va escluso il concetto che colla presente legge gli interessi dello Stato siano stati sacrificati a quelli dell'autocrazia bancaria. Conchiuse ringraziando la Camera della benevola attenzione accordatagli ed esortando i Deputati a meditare seriamente il voto che saranno per dare, ed a chiudere finalmente una questione che da troppo tempo pende, con grave nocumento degli interessi morali e materiali del paese. (*Vive approvazioni*).

CONVENZIONE
con la Società per le strade ferrate Meridionali
(20 giugno 1888)

Secondo la promessa fatta nel precedente numero, incominciamo la pubblicazione del nuovo testo delle *Convenzioni* colle tre maggiori Società ferroviarie italiane, approvate dal Parlamento colla legge sui provvedimenti ferroviari.

Incominciando la pubblicazione della *Convenzione 20 giugno corrente anno con la Società per le strade ferrate Meridionali*, crediamo opportuno ricordare ai nostri lettori — ai quali piacesse confrontare questa Convenzione colla precedente del 18 gennaio — che nel numero 9 ne abbiamo pubblicato il testo.

Ricordiamo infine che gli azionisti della Società sono convocati in assemblea il 20 corrente allo scopo di approvare appunto il seguente nuovo testo della Convenzione per la costruzione delle linee complementari.

CONVENZIONE per la costruzione e per l'esercizio delle linee complementari Lecco-Colico, Rocchetta Melfi-Potenza, Rocchetta Melfi-Gioia del Colle, Solmona-Isernia, Barletta-Spinazzola e per l'esercizio del tronco Candela-Rocchetta Melfi.

Fra S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, commendatore Giuseppe Saracco, e S.E. il Ministro delle Finanze e Ministro per *interim* del Tesoro, commendatore Agostino Magliani, contraenti in nome dello Stato, ed il commendatore Secondo Borgnini, Direttore generale della Società italiana per le strade ferrate Meridionali, contraenti a nome della Società medesima, come da delegazione conferitagli alla stipulazione del presente atto con deliberazione del Consiglio d'amministrazione di detta Società in data 17 maggio 1888;

Si è addivenuto alla seguente Convenzione, da sostituirsi a quella 18 gennaio 1888:

Art. 1. — *Denominazione e tracciato delle linee.*

È accordata alla Società italiana per le strade ferrate Meridionali, la concessione della costruzione e dell'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate:

1. Una linea da Lecco a Colico, per Mandello, Lierna, Dervio e Bellano;
2. Una linea da Rocchetta Melfi a Potenza, per Melfi, Rionero, Lagopesole e Potenza Superiore (presso Santa Maria);
3. Una linea da Rocchetta Melfi a Gioia del Colle per Venosa (sulla fiumara di Venosa), Palazzo S. Gervasio (presso Fontanarotta), gli altipiani di Spinazzola e del Guaragnone, Gravina, Altamura e Santeramo;
4. Una linea da Solmona ad Isernia, per Canzano, il piano di Santa Chiara, Roccaraso, Alfedena, Castel di Sangro, Carovilli e Carpinone;
5. Una linea da Barletta a Spinazzola, per Canosa e Minervino Murge.

Art. 2. — *Lunghezza delle linee.*

Salve le condizioni, di cui al paragrafo *c)* dell'articolo 10, la lunghezza, fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme delle linee di cui la Società assume la costruzione, resta approssimativamente fissata come appresso:

1.	Linea Lecco-Colico	M.	39,000
2.	» Rocchetta Melfi-Potenza	»	67,600
3.	» Rocchetta Melfi-Gioia del Colle	»	138,000
4.	» Solmona-Isernia	»	128,100
5.	» Barletta-Spinazzola	»	63,600
	Totale	M.	436,700

Art. 3. — *Termini per l'apertura all'esercizio.*

I termini per dare eseguite ed armate le linee o i tronchi di linee, in modo da poter essere aperti con regolarità e sicurezza al servizio dei viaggiatori e delle merci, sono stabiliti come appresso, con decorrenza dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione dei rispettivi piani e profili di esecuzione:

2 anni per il tronco: Rocchetta Melfi-Rapolla;

3 anni per i tronchi: Rocchetta Melfi-Rionero, Rapolla-Gioia del Colle e Solmona-Canzano;

4 anni per il tronco: Lecco-Lierna;

6 anni per il tronco: Lierna-Colico;

8 anni per i tronchi: Rionero-Potenza e Canzano-Isernia.

La linea da Barletta a Spinazzola sarà aperta all'esercizio allo spirare del termine di tre anni, dopo l'apertura dell'intera linea da Rocchetta a Gioia del Colle.

Art. 4. — *Condizioni tecniche e modalità di costruzione.*

La Società dovrà osservare, anche per quanto concerne le condizioni tecniche, le modalità e i materiali da costruzione, tutte le disposizioni contenute nella legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, n. 2248, in quanto non siano derogate dalla presente convenzione.

La Società dovrà inoltre osservare le seguenti norme e prescrizioni:

a) larghezza della piattaforma stradale, m. 5;

b) altezza della massicciata, centimetri 45;

c) larghezza della massicciata al piano superiore delle rotaie 3 metri, e 4 metri e centimetri 10 al livello della piattaforma stradale;

d) dimensioni delle traverse, metri 2 e centimetri 60 di lunghezza, centimetri 24 di larghezza, centimetri 14 di altezza;

e) armamento a giunto sospeso con rotaie di acciaio del peso di 36 chilogrammi a metro lineare e della lunghezza di metri 12, e con minuto materiale metallico del peso di circa 10 tonnellate per chilometro effettivo di binario;

f) larghezza libera delle opere d'arte fra i parapetti, 4 metri e 50 centimetri;

g) larghezza minima delle gallerie a livello delle rotaie, 4 metri e 20 centimetri;

h) altezza dal piano delle rotaie all'intradosso del vôlto nelle gallerie, 5 metri e 50 centimetri;

i) nicchie in galleria da una sola parte, a distanza di metri 30, con marciapiede dalla parte delle nicchie;

k) le modalità in genere del corpo stradale, delle gallerie e delle opere d'arte minori, saranno conformi ai moduli già presentati col progetto in data 1 maggio 1887, firmato dall'ingegnere Pessione, per la linea Ponte Santa Venere-Potenza;

l) le curve e le pendenze staranno nei limiti seguenti:

per la linea Lecco-Colico:
raggio minimo trecento metri,
pendenza massima dieci per mille;

per la linea Rocchetta Melfi-Gioia:
raggio minimo duecentocinquanta metri,
pendenza massima quindici per mille;

per le linee Rocchetta Melfi-Potenza e Solmona-Isernia:
raggio minimo duecentocinquanta metri,
pendenza massima ventotto per mille;

per la linea Barletta-Spinazzola:
raggio minimo duecentocinquanta metri,
pendenza massima quindici per mille, con facoltà alla Società di portarla al venti per mille tra Canosa e Spinazzola.

Art. 5. — *Progetti di esecuzione.*

La Società presenterà all'approvazione del Governo i progetti definitivi di esecuzione, in doppio esemplare, dentro sei mesi dalla data della legge con cui verrà sanzionata la presente convenzione per le linee e per i tronchi da costruirsi nel termine non maggiore di tre anni, secondo il disposto del precedente articolo 3; dentro un anno per le linee e per i tronchi da costruirsi nel termine non maggiore di anni otto; e infine dentro due anni dalla stessa data per la linea Barletta-Spinazzola.

I progetti definitivi comprenderanno i piani nella scala da uno a duemila, ed i profili longitudinali nella scala da uno a duemila per le lunghezze e da uno a duecento per le altezze, con indicazione della natura, della posizione e della distribuzione degli edifizi, delle opere accessorie, deviazioni di strade, case cantoniere, passi a livello, e delle stazioni lungo le linee.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle stazioni, come per gli edifizi principali lungo le linee e per i ponti che avranno una luce maggiore di dieci metri, dovranno presentarsi all'approvazione del Governo i relativi progetti particolareggiati prima di incominciarne l'esecuzione.

Art. 6. — *Varianti.*

La Società, in qualunque stadio delle costruzioni, potrà proporre varianti ai progetti approvati, le quali, nel limite delle modalità generali fissate dalla presente Convenzione, avessero per oggetto di migliorare le condizioni della costruzione o dell'esercizio delle nuove linee.

Le varianti non potranno venire eseguite senza la preventiva approvazione del Governo. La proposta e l'esame di queste varianti non arresteranno la decorrenza dei termini stabiliti nell'articolo 3, a condizione però che il Governo comunichi alla Società le proprie decisioni su tali varianti, entro il termine di due mesi dalla proposta.

Degli eventuali allungamenti di tracciato che derivassero da tali varianti, sarà tenuto conto per la applicazione della sovvenzione di cui all'articolo 9, entro il limite stabilito al successivo articolo 10.

Art. 7. — *Espropriazioni, corpo stradale e armamento.*

Le espropriazioni stabili per la sede, il corpo stradale, le opere d'arte e le gallerie, ecc., saranno eseguite per un solo binario, salvo:

1. quanto concerne le stazioni e loro dipendenze;

2. i tronchi eventualmente comuni fra due linee concesse con la presente convenzione o fra una di queste ed altre linee, i quali saranno eseguiti per due binari.

Qualora il Governo facesse eseguire, in tutto od in parte dalla Società le maggiori opere necessarie lungo la linea Rocchetta Melfi-Potenza, fuori della stazione di Rocchetta Melfi, per renderla atta a servire anche per la linea Rocchetta Melfi-Avellino, la relativa spesa sarà separatamente rimborsata alla Società di mese in mese, a misura che verrà erogata, e all' infuori dei corrispettivi, de' quali è parola all'articolo 9.

Il Governo provvederà gratuitamente le rotaie ed il minuto materiale metallico per l'armamento delle linee e dei binari delle stazioni, nei limiti delle quantità risultanti dai progetti approvati.

La Società dovrà richiedere il materiale indicando di volta in volta la quantità occorrente e il Governo dovrà consegnarlo entro sei mesi dalla fatta richiesta, sui vagoni della ferrovia alla stazione di Milano per la linea Lecco-Colico, ed alla stazione di Terni per tutte le altre linee.

Art. 8. — *Spesa per le stazioni d'innesto.*

Gli innesti delle nuove linee, di che all'articolo 1 della presente Convenzione, alle ferrovie in esercizio ed in costruzione, avranno luogo nelle stazioni di Lecco, Colico, Rocchetta Melfi, Potenza, Gioia, Solmona, Iseruia, Barletta, e Spinazzola.

Gli ampliamenti e gl' impianti, che in conseguenza di questo primo innestarsi delle nuove linee, saranno, a giudizio del Governo, riconosciuti necessari, esclusivamente nell'ambito delle dette stazioni, per assicurare il regolare, completo servizio di diramazione delle linee ad esse affluenti, andranno a carico dello Stato.

Ogni altra spesa per opere da farsi al di fuori dell'ambito di dette stazioni, sarà tutta a carico della Società.

La Società concorrerà nelle spese occorrenti per gli ampliamenti e gli impianti, di cui nel primo capoverso del presente articolo, con la somma di lire due milioni seicento cinquanta mila (2,650,000), ripartita negli importi qui appresso indicati:

Innesto di Lecco	L.	530,000
Id. Colico	»	170,000
Id. Rocchetta Melfi	»	800,000
Id. Potenza	»	250,000
Id. Gioia	»	200,000
Id. Solmona (esclusi tutti i lavori già approvati in base al progetto esecutivo della Direzione Tecnica Governativa della linea Solmona-Roma)	»	50,000
Innesto di Isernia	»	200,000
Id. Barletta	»	300,000
Id. Spinazzola	»	150 000
Totale	L.	2 650 000

Le somme sovra esposte non sono che indicative, e potranno subire spostamenti, restando però fissa ed invariabile quella totale di lire 2,650,000.

I lavori d'impianto e di ampliamento di cui si tratta, saranno eseguiti, in ciascuna stazione, dalla Società alla quale spetta la direzione del servizio, giusta le norme stabilite nei contratti per le reti Adriatica e Mediterranea.

Art. 9. — *Corrispettivi per la costruzione.*

Dal giorno successivo a quello in cui scadono per ciascuna linea o tronco di linea i termini stabiliti nell'articolo 3, fino alla scadenza del più lungo di questi termini, di otto anni, e per altri due anni successivi, saranno pagate alla Società per ciascun chilometro di linea aperto al servizio dei viaggiatori e delle merci, le seguenti sovvenzioni distinte:

Rocchetta Melfi-Rapolla	L.	13 681
Rocchetta Melfi-Rionero	»	38,036
Rapolla-Gioia	»	12.522
Solmona-Canzano	»	24.967
Lecco-Lierna	»	24.949
Barletta-Spinazzola	»	8.706
Lierna-Colico	»	36,873
Rionero-Potenza	»	43.577
Canzano-Isernia	»	38.661

Dalla scadenza del periodo di dieci anni sopra indicato, il Governo pagherà alla Società un'annua sovvenzione di lire ventimila e cinquecento per chilometro di linea, salvo quanto è pattuito nel quinto comma dell'articolo 10.

Sarà inoltre pagata alla Società la somma iniziale complementare di lire ventun milioni centoventinove mila (21,129,000).

La sovvenzione chilometrica di lire ventimila e cinquecento sarà pagata fino al 31 dicembre 1996, cioè fino alla scadenza della concessione della rete Meridionale, come venne fissato dall' articolo 34 della Convenzione approvata con legge 14 maggio 1865, n. 2279.

Il pagamento delle sovvenzioni sarà fatto semestralmente, nel modo ed alle scadenze stabilite per le sovvenzioni di che all'articolo 7 del contratto approvato con la legge 27 aprile 1885, per l'esercizio della rete Adriatica.

Però, finito l'esercizio della rete Adriatica, e qualora la Società rientri nel possesso delle proprie linee, i pagamenti di cui sopra saranno fatti con le norme dell'articolo 19 della Convenzione 28 aprile 1881, approvata con la legge 23 luglio stesso anno, n. 334 (serie 3 a).

La somma iniziale complementare di lire ventun milioni centoventinove mila (21,129.000) è convertita in dieci uguali annualità di lire due milioni settecentocinquantotto mila seicento (2,758,600) ognuna, da pagarsi rispettivamente al 1° luglio degli anni 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898 e 1899, senza detrazione alcuna per tasse od imposte, presenti e future.

Le suddette annualità figureranno fra gli introiti lordi del conto costruzioni della Società, e quindi contribuiranno alla determinazione del reddito netto.

(*Continua*).

PRODOTTI FERROVIARII

Aprile 1888.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di aprile 1888, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1887.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di aprile 1888 ascese a L 19,988,519, mentre nell' aprile 1887 fu di L. 19,416,164, quindi presenta un aumento di L. 572,355.

I suddetti totali sono così divisi:

		1888		1887
Viaggiatori	L.	8,382,121	L.	7,709,501
Bagagli	»	409,833	»	373,177
Merci a grande velocità	»	1,848,849	»	1,287,374
» a piccola »	»	9,174,561	»	9,898,435
Introiti diversi	»	173,155	»	147,677
Totale	L.	19,988,519	L.	19,416,164

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

		1888		1887
Rete Mediterranea	L.	10,335,804	L.	9,770,373
» Adriatica	»	8,166,854	»	8,127,484
» Sicula	»	600.619	»	645,008
Ferrovie dello Stato	»	83.500	»	82.515
» Sarde	»	135,956	»	172,040
» Diverse	»	671,786	»	618,744
Totale	L.	19,988,519	L.	19,416,164

La differenza poi tra aprile 1888 e aprile 1887 va così ripartita:

Rete Mediterranea . .	+ 565,431	
» Adriatica . . .	+ 33,370	
» Sicula . . .		— 44,389
Ferovie dello Stato . .	+ 985	
» Sarde . . .		— 36,084
» Diverse . . .	+ 53,042	
Totale	+ 572,355	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di aprile in . . . . L. 19,988,519
aggiungendo quello dei mesi precedenti in . » 179,261,861

il prodotto generale dal 1° luglio 1887 al 30 aprile 1888 risulta di . . . . . L. 199,250,380
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di . . . . » 186,038,890

Per cui si ha l'aumento di . . . . » 13,211,490

Questo aumento generale va poi così ripartito:

Rete Mediterranea . .	+ 6,819,369	
» Adriatica . . .	+ 6,459,622	
» Sicula		— 587,754
Ferrovie dello Stato . .	+ 28,227	
» Sarde . . .	+ 80,617	
» Diverse . . .	+ 410,809	
Totale	+ 13,211,490	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1887 al 30 aprile 1888 fu di chilometri 11,767, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 11,221.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole Reti dal 1° luglio 1887, al 30 aprile 1888, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di aprile	Dal 1 luglio al 30 aprile
Rete Mediterranea . .	2,241	21,668
» Adriatica . .	1,634	17,618
» Sicula . . .	893	9,015
Ferrovie dello Stato . .	596	6,160
» Sarde . .	330	3,351
» Diverse . .	511	5,877

Quindi la media è di L. 1,670 pel detto mese di aprile e L. 16,932 per il periodo dal 1° luglio 1887 al 30 aprile 1888 con una diminuzione di L. 33 per il primo, e un aumento di L. 353 pel secondo, in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linee aperte all'esercizio nel mese di aprile 1888 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell' apertura all'esercizio		Lungh. — Chilom.
Rete Adriatica	Napoli Centrale allo Scalo Marittimo	Aprile	9	2
	Massa Lombarda-Lugo	»	12	9
	Totale chilometri mese di aprile			11
Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1.o luglio 1887 al 31 marzo 1888				330
Totale generale dal 1° luglio 1887 al 30 aprile 1888				341

LE STAZIONI FERROVIARIE
di Torino.

Sull'ordinamento delle Stazioni ferroviarie di Torino, abbiamo pubblicato nel n. 12 le conclusioni a cui venne la Commissione Tecnica del Comitato Cittadino per la sistemazione delle stazioni medesime; conclusioni, che furono approvate dall'Assemblea generale del 2 scorso marzo.

Pubblichiamo ora le conclusioni della elaborata relazione dell' assessore municipale, ing. Riccio, sugli studi compiuti dalla Commissione Municipale nominata in seno al Consiglio Comunale per lo studio del problema ferroviario in rapporto agli interessi di Torino; e vi aggiungiamo le relative deliberazioni prese successivamente dalla Giunta Municipale e del Consiglio comunale.

La Commissione Municipale incaricata di studiare il riordinamento delle stazioni ferroviarie di Torino aveva proposte le seguenti opere, suddivise in queste quattro categorie:

I Categoria: Opere in corso d'esecuzione per parte dell'Amministrazione ferroviaria;

II Categoria: Opere ammesse da eseguirsi per parte della detta Amministrazione, ma non ancora deliberate;

III Categoria: Opere riconosciute possibili e convenienti dall'Amministrazione municipale e da quella Ferroviaria, ma per la quale occorrono studi, disposizioni ed accordi;

IV Categoria: Opere di precipua competenza del Municipio.

I Categoria — *A Valdocco.*

a) L'impianto di uno scalo merci a ponente della ferrovia ed in dipendenza della Stazione succursale, per cui sono in parte già fatte ed in parte in corso le espropriazioni;

b) Mantenimento di tutti i passaggi attuali attraverso la ferrovia con deviazione dello sbocco della via Ivrea verso ponente;

c) Sotto-passaggio in prossimità al Canale dei Molassi.

A Porta Nuova fuori cinta.

d) Impianto di una prima parte della stazione di smistamento alla Generala, per la quale sono state fatte in gran parte le espropriazioni;

e) Costruzione del Cavalcavia del Gerino;

f) Strade laterali alla ferrovia dal sotto-passaggio Trombetta al primo passaggio verso notte;

g) Sostituzione del sotto-passaggio Rignon con altro migliore, largo metri 8;

h) Cavalcavia sulla strada di circonvallazione.

A Porta Nuova entro cinta.

i) Tronco di raccordamento dalla stazione di smistamento alla ferrovia di Milano e di Modane con passaggio a livello provvisorio sullo stradale di Stupinigi;

l) Cavalcavia in corrispondenza al corso Dante.

II Categoria — *A Valdocco.*

a) Ampliamento dello scalo merci a ponente della ferrovia ed in dipendenza ancora della Succursale;

b) Mantenimento del sotto-passaggio sulla via Cottolengo;

c) Mantenimento di quello sulla via Ivrea con modificazione del percorso a ponente;

d) Completamento del passaggio sotto il canale dei Molassi.

A Porta Nuova fuori cinta.

e) Ampliamento della stazione di smistamento;

f) Passerella per pedoni fra il cavalcavia del Gerino ed il sotto-passaggio Rignon.

A Porta Nuova entro cinta.

g) Cavalcavia sul protendimento del corso Galileo, ossia della strada di circonvallazione interna;

h) Cavalcavia sullo stradale di Stupinigi per il nuovo tronco di raccordamento in caso non se ne effettui l'abbassamento in trincea.

III Categoria - *A Valdocco.*

a) Impianto definitivo di una stazione per viaggiatori e merci in Valdocco;

b) Costruzione di cavalcavia sulla via Cottolengo;

c) Costruzione di sottovia in corrispondenza alla via Ivrea o ad altra prossima;

d) Sistemazione definitiva del sotto-passaggio presso il Canale dei Molassi;

e) Costruzione di sottovia sul lungo Dora a sponda destra.

A Porta Susa.

f) Abbassamento della ferrovia di Milano, parziale dalla stazione di Valdocco alla barriera di Orbassano o totale fino alla stazione di Porta Nuova, con abbassamento di trincea mediante nuovi tracciati dei tronchi di allacciamento delle ferrovie di Milano e di Modane alla stazione di Porta Nuova ed a quella di smistamento;

g) Riduzione della stazione di Porta Susa a semplice stazione di viaggiatori con discesa ai binari.

A Porta Nuova entro cinta.

h) Miglioramento del cavalcavia Sommeiller;

i) Costruzione di un cavalcavia ed una passerella fra il suddetto e la passerella attuale;

l) Costruziene di passerella nella direzione della via Argentero.

IV Categoria — *A Valdocco.*

a) Effettuazione del piano di fabbricazione attorno alla stazione di Valdocco con formazione di piazzale avanti la stazione, ingrandimento di vie, formazione di due arterie diagonali dal detto piazzale al rondò di Valdocco ed alla traversata sulla Dora della via Cigna, ecc.

A Porta Susa.

b) Raccordamento delle vie da levante a ponente della ferrovia quando preceda l'abbassamento accennato alla categoria terza.

A Porta Nuova.

c) Effettuazione del piano di fabbricazione tra la ferrovia, la cinta daziaria e lo stradale di Stupinigi, e varianti in dipendenza delle opere indicate alla categoria precedente.

Queste conclusioni furono approvate dalla Giunta Municipale, la quale prese le seguenti deliberazioni:

La Giunta Municipale: Esaminata ed apprezzata altamente l'accurata relazione della Commissione consigliare, cui si associa completamente; Esaminati i piani regolatori di fabbricazione redatti in conseguenza dei nuovi progetti ferroviari; Viste le osservazioni che precedono; Ritenuto, anche più segnatamente: la necessità della completa attuazione della Stazione di Valdocco, e quindi dell'applicazione integrale del decreto relativo alle espropriazioni; il vivo bisogno della costruzione del cavalcavia in corrispondenza al corso Dante e di una passerella in prossimità dell'ospedale Mauriziano; ed infine la convenienza di mantenere una stazione viaggiatori a Porta Susa, pur abbassando la ferrovia, come è imperiosamente richiesto; Delibera di rassegnare al Consiglio comunale:

1. L'adozione di tutte le proposte dell'allegata Relazione della Commissione.

2. L'approvazione dei piani parziali di fabbricazione attorno alla Stazione di Valdocco e nella zona a sud della città fra la ferrovia, lo stradale di Stupinigi e la cinta daziaria, oltre alcune arterie fuori cinta.

Ed il Consiglio Comunale, convocato in Sessione Straordinaria, approvò l'11 corrente le proposizioni della Giunta.

RETE MEDITERRANEA

Lavori di completamento e miglioramento delle Linee

ELENCO DEI LAVORI PEL SESSENNIO 1889-95

(Continuazione, vedi n. 26)

SEGUITO DELLE CATEGORIE 7ª ed 8ª.

Chivasso-Casale. — *Casale Popolo* — Impianto servizio merci, impianto binari per ricovero treni dipendentemente dalla disposizione del transito Mortara-Chivasso — Importo totale L. 90,000.

Asti Mortara. — *Casale Monferrato* — Ampliamento e riordino della stazione — Importo totale L. 250,000; delle quali, L. 200,000 per il sessennio.

Asti-Mortara. — *Ozzano* — Ampliamento e sistemazione binari — Importo totale L. 88,000; tutte per il sessennio.

Firenze-Empoli-Pisa-Livorno — *Empoli* — Ampliamento stazione — Importo totale L. 300,000; delle quali, L. 150,000 per il sessennio

Firenze-Empoli-Pisa-Livorno. — *La Rotta* — Impianto di nuova stazione — Importo totale L. 194,000.

Firenze Empoli-Pisa-Livorno. — *Pontedera* — Impianto di nuova stazione — Importo totale L. 450,000.

Firenze-Empoli-Pisa-Livorno. — *Livorno S. Marco e Torretta* — Ampliamento e sistemazione binari e servizio merci — Importo totale L. 240,000; tutte pel sessennio.

Siena-Chiusi. — *Asciano* — Ampliamento stazione — Importo totale L. 90,000, tutte pel sessennio.

Asciano-Grosseto. — *S. Angelo Cinigiano* — Ampliamento stazione — Importo totale L. 100,000.

Chiusi-Empoli. — *Granaiolo* — Impianto di una nuova stazione — Importo totale L. 70,000.

Chiusi-Empoli. — *Certaldo* — Ampliamento stazione — Importo totale L. 80,000; tutte per il sessennio.

Torino-Genova. — *Torino Smistamento* — Completamento della stazione di Smistamento — Importo totale L. 1,000,000; delle quali, L. 700,000 per il sessennio.

Milano-Torino. — *Torino Valdocco* — Completamento della stazione — Importo totale L. 2,000,000; delle quali, L. 1,000,000 per il sessennio.

Torino Genova. — *Novi S. Bovo* — Completamento stazione di Smistamento — Importo totale L. 1,000,000; delle quali, L. 300,000 per il sessennio

Genova-Pisa — *Sestri Levante* — Costruzione nuovo fabbricato passeggieri — Importo totale L. 250,000; delle quali, L. 150,000 per il sessennio.

Linee Liguri. — Costruzione dei fabbricati passeggieri delle stazioni di *Varazze, Celle, Vado, Spotorno, Noli, Finalmarina, Pietraligure, Diano Marina, Loano, Ceriale, Albenga, Alassio, Laigueglia, Cervo, Oneglia, Porto Maurizio, S. Lorenzo, Taggia, Quarto, Quinto, Pieve di Sori, Zoagli, Lavagna* e *Migliarino* — Importo totale L. 1,800,000, delle quali, L. 1,000,000 per il sessennio.

Savona-Bra. — *S. Giuseppe* — Ampliamento fabbricato passeggieri, costruzione tettoia viaggiatori ed altra per il servizio trazione — Importo totale L. 250,000; delle quali, L. 100,000 per il sessennio.

Milano-Alessandria. — *Mortara* — Sistemazione tettoia — Importo totale L. 150,000.

Pontegalera-Fiumicino. — *Fiumicino* — Costruzione nuovo fabbricato passeggieri — Importo totale lire 80,000.

Roma-Napoli. — *Roma Termini* — Sistemazione dei locali pel magazzeno del materiale mobile — Importo totale L. 10,000; tutte pel sessennio.

Roma-Napoli. — *Roma Termini* — Pavimentazione in marmo degli atrii di partenza e d'uscita — Importo totale L. 10,000; tutte pel sessennio.

Roma-Napoli. — *Roma Termini* — Tettoie metalliche a protezione dei viaggiatori all'ingresso ed all'uscita del fabbricato viaggiatori — Importo totale L. 150,000; tutte pel sessennio.

(*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE

del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea ordinaria del 26 Maggio 1888.

—

(Continuazione e fine, vedi n. 27).

—

Trasporti a piccola Velocità. — Le merci trasportate a piccola velocità ascesero nel 1887 a . tonn. 5,135,761 come appare dall'allegato 14; mentre quelle trasportate nel 1886 diedero un totale peso di . . . . tonn. 4,777,194
si ebbe quindi un aumento nel 1887 di tonn. 358,567 corrispondente al 7.50 per cento.

A formare il totale delle merci trasportate nell'anno 1887 contribuirono: quelle tassate a tariffa generale e speciale comune senza vincoli di peso per tonn. 726,643 (4.15 0|0)
quelle tassate a tariffe speciali comuni e locali con vincolo di peso per tonn. 4,258,948 (82.93 0|0)
i bozzoli morti e le mercanzie trasportate per conto dello Stato per tonn. 150,170 (2.92 0|0).

Il prodotto complessivo di tali trasporti è stato per l'anno 1887 di L. 47,041,206.88 e per tonn. di L. 8.90 (vedasi l'alleg. 17)
mentre quello ottenuto nell'anno 1886 fu di . . . L. 44,828,090.52 e per tonn. di L. 9.16
D'onde un aumento nel prodotto totale a favore del 1887, di . . L. 2,213,116.36 ossia del 4,93 per cento nel prodotto complessivo. Per contro si ebbe nel prodotto medio di ogni tonnellata la diminuzione di lire 0.26 corrispondente al 2.84 per cento circa; diminuzione che è spiegata dal fatto che le merci a tariffa speciale comune e locale con vincolo di peso sono quelle che hanno costituito il maggior aumento nel movimento totale.

Dall'allegato numero 18 risultano, suddivise per categorie, le quantità di merce trasportate in più ed in meno nell'anno 1887, in confronto dell'anno 1886.

Le categorie di merci che si presentano in aumento sono principalmente: i combustibili, i minerali metalliferi e i legnami; vengono in seguito: i cascami, avanzi e concimi, i materiali da costruzione, i trasporti per conto dello Stato, le terre ed altri minerali non metalliferi, gli olii vegetali e le materie grasse, i prodotti chimici ed industriali, i prodotti dell'arte ceramica e vetraria, i coloniali e le droghe.

Le diminuzioni colpirono più specialmente i cereali, le derrate alimentari, le frutte, gli ortaggi e la verdura; poi le mercerie, le chincaglierie, i prodotti animali e le materie bituminose; ed in piccola misura i generi per tinta e concia e le acque, bevande e spiriti.

Gli aumenti notati nella categoria dei minerali metalliferi, in quelli da costruzione e nei legnami sono da attribuirsi principalmente al notevole incremento edilizio nelle diverse principali città del Regno, nonchè alle nuove costruzioni di tramvie e di ferrovie economiche.

L'aumento negli olii vegetali e nelle materie grasse è originato dal maggior raccolto dell'anno 1887, in confronto di quello ottenuto nell'anno precedente; infine, l'aumento nella categoria dei coloniali e generi di drogheria è esclusivamente costituito dalle maggiori provviste di zucchero fatta dal commercio in provvisione dell'aumento di dazi di confine.

Il quadro (allegato 19) indica le stazioni che ebbero maggior traffico in partenza per le diverse categorie di merci a piccola velocità; ed il successivo quadro (allegato n. 20) indica il traffico delle diverse categorie di merci effettuate in servizio cumulativo, quale è stato registrato nelle diverse stazioni di transito.

Le distanze percorse dalle merci delle prime cinque classi trasportate per conto dei privati e tassate a tariffa generale e speciale senza vincolo di peso, resultano dall'allegato n. 14 di tonnellate-chilometri 85,147,206 con un percorso medio per ogni tonnellata di chilom. 167; mentre le merci delle ultime tre classi dettero un percorso complessivo di tonnellate-chilometri 29,975,632 ed un percorso medio per tonnellata di chilometri 138. Le merci trasportate a tariffa speciale con vincolo di peso hanno percorso in complesso tonnellate chilometri 572,992,714 e cioè chilometri 135 in media per tonnellata.

I trasporti per conto dello Stato ascendono a tonnellate-chilometri 19,731,804 col percorso medio per tonnellata di chilometri 134.

Il prodotto medio per tonnellata-chilometro delle merci trasportate per conto dei privati corrisponde a L. 0.1265 per le prime cinque classi tassate a tariffa generale e speciale senza vincolo di peso; per le ultime tre classi a lire 0.0659; e per quelle a tariffe speciali e locali con vincolo di peso a L. 0.0520.

Il prodotto medio di ciascuna tonnellata-chilometro di merce trasportata per conto dello Stato è di L. 0.0562.

Proventi in rimborso di spesa. — Questi proventi non divisibili con lo Stato a termini del contratto d'esercizio, raggiunsero nell'anno 1887 . . . . L. 1,682,279.91
mentre nel precedente esercizio le somme accreditate al titolo stesso importarono sole . . . . L. 1,342,993.92
resulta quindi un aumento a favore dell'anno 1887 di . . . . L. 339,285.99

I proventi sottoindicati sono classificati come appresso:

Treni, carrozze e carri a disposizione del Governo ed in servizio postale	L.	563,348.60
Consegna del sale alle regie gabelle	L.	9,921.71
Ricavo vendita tariffe, prontuari, orari, note di spedizione	L.	21,342.55
Costo libretti d'abbonamento e biglietti speciali	L.	12,736.90
Tasse di commissione e facchinaggio nelle dogane	L.	234,629.27
Trasporti a domicilio eseguiti dall'Amministrazione e canoni agenzie	L.	21,839.51
Trasporti di operai e materiale a 2/100 per persona e tonnellata-chilometro	L.	506,409.04
Compensi per treni materiali	L.	62,795.13
Compenso per rilascio duplicati ricevute di spedizione, bollette e documenti vari	L.	166.60
Indennità per guasti al materiale rotabile, mobilio e fabbricati	L.	18,318.19
Prestazione di personale e diversi	L.	230,772.41
Totale	L.	1,682,279.91

Stazioni che diedero un prodotto superiore alle lire 100.000. — Le stazioni che hanno dato un prodotto superiore alle L. 100,000 sono indicate graduatamente nell'allegato 21.

§ 3°. — VARIAZIONI NELLE TARIFFE.

Una cura vigilante e continua, quale si addice a questo ramo importantissimo dell'esercizio ferroviario, fu esercitata dalla vostra Amministrazione anche nel corso del 1887 sulle tariffe dei trasporti, allo scopo di provvedere a tutti quei miglioramenti che nell'interesse dei traffici si dimostravano opportuni, o che venivano reclamati dalle giuste esigenze dei commerci e delle industrie.

Sono quindi varie e molteplici le aggiunte e le modificazioni alle tariffe dei trasporti che durante questo esercizio, d'accordo colle altre Società, vennero sottoposte al Governo e da questo sanzionate.

Nell'intento di attirare sulle nostre linee una maggior copia di viaggiatori fu estesa a molte stazioni la corrispondenza con biglietti di andata e ritorno; fra altre stazioni furono istituiti biglietti di questa specie ma con riduzione eccezionale nei prezzi per combattere la concorrenza di altri mezzi di trasporto e specialmente dei tramvia. Si cercarono nuove combinazioni di biglietti per viaggi circolari e durante la stagione estiva si misero a disposizione del pubblico con soddisfacente risultato speciali biglietti di abbonamento per diverse stazioni balnearie, valevoli per brevi periodi di 15, 20 e 25 giorni.

Con eccezionali facilitazioni sia nei prezzi, sia nella durata della validità dei biglietti ed anche mediante treni speciali in partenza dai centri più importanti, si rese possibile uno straordinario movimento di viaggiatori sulle nostre linee in occasione delle feste in Firenze e delle Esposizioni di Venezia e di Milano; e nel mese di dicembre incominciarono ad aver vigore le disposizioni prese per agevolare il movimento dei pellegrini su Roma in occasione del giubileo papale e consistenti nella effettuazione di treni speciali, segnatamente dall'estero, e nella creazione di biglietti di andata e ritorno e circolari con appositi itinerari.

Anche i diversi servizi internazionali per viaggiatori e bagagli furono completati e migliorati mediante l'estensione della corrispondenza diretta con altre stazioni della Germania e della Svizzera e la istituzione di biglietti di andata e ritorno da Londra e da Parigi.

Visto poi come il pubblico, specialmente nei grandi centri, apprezzi moltissimo il provvedimento della distribuzione dei biglietti nelle agenzie di città, non tanto perchè questi biglietti gli dànno facoltà di poter partire con qualunque treno della giornata in cui furono acquistati, quanto perchè risparmiano al viaggiatore l'incomodo di recarsi alla stazione molto prima della partenza del treno e quello della lunga aspettativa agli sportelli di distribuzione nei casi di grande affluenza, fu ritenuto opportuno di dare alla vendita dei biglietti nelle diverse agenzie la maggiore estensione possibile, considerato pure che la pubblicità fatta dagli impresari delle agenzie medesime giova moltissimo a richiamare viaggiatori ed a combattere la concorrenza dei tramvia e delle altre ferrovie economiche.

Anche per le merci furono non poche le modificazioni e le aggiunte che, con l'approvazione del Governo, vennero introdotte nelle tariffe, col duplice intento di renderle ognora più chiare e complete e viemmeglio corrispondenti ai bisogni del commercio e dell'industria del paese; e per raggiungere quest'ultimo scopo, oltre all'aver dato una maggiore estensione a diverse tariffe locali già vigenti, altre nuove ne furono istituite a favore dei prodotti nazionali. Così, per accennare alle più importanti, notiamo che la tariffa locale n. 209 valevole per le spedizioni di tubi di ghisa fabbricati negli opifici nazionali fu resa applicabile, anche ai trasporti in partenza dalle stazioni di Lecco, Casale, Treviso, Venezia, Santa Lucia e Prato; quella n. 215, da cui sono favoriti i trasporti di lignite, fu estesa alla stazione di Bergamo; la tariffa n. 221 fu concessa ai trasporti di solfato di ferro in partenza dalle stazioni di Sedico Bribano, Rifredi e Ponte San Martin; quella n. 223 per filati e tessuti fu resa applicabile ai trasporti destinati a Bari.

Con la istituzione delle nuove tariffe locali vennero ad essere favoriti i trasporti di pasta di legno dalle stazioni di Arona e di Paratico; la produzione ed il commercio delle pietre côti e delle pietre molari della provincia di Belluno; l'esportazione per Roma e Napoli dei graniti e delle pietre, tanto gregge che lavorate, da Ponte San Pietro, Cisano, Lecco, Bergamo, Paratico, Capriolo, Usmate, Rezzato, Tavernelle e Domegliara; i trasporti di materiali componenti le ferrovie portatili per uso agricolo e per cantieri da tutte le stazioni della rete. Oltracciò, volendosi tentare di rendere possibili i trasporti di bozzoli vivi dalle provincie meridionali a quelle dell'Alta Italia, fu istituita, in via di esperimento, la tariffa locale n. 651 a grande velocità con ribasso notevole sui prezzi della tariffa normale.

Il 1° ottobre fu riattivato il servizio cumulativo con tariffe dirette a grande ed a piccola velocità fra l'Italia e l'Austria-Ungheria, mentre si proseguirono i lavori per le nuove tariffe internazionali colla Germania e colla Svizzera i quali sono ora portati a tal punto da renderne probabile l'attuazione entro il semestre in corso. Frattanto però fu provveduto al riordinamento di alcune tariffe per traffici di speciale importanza, come le derrate alimentari, i cotoni, il petrolio, i cereali e legumi secchi, lo zolfo, il vino, il mosto, l'uva pigiata ed il marmo greggio dall'Italia, lo zucchero greggio dalla Germania ed i carboni minerali dalla Germania e dalla Francia.

Nel tempo stesso, mediante opportune riduzioni nei prezzi di trasporto, si cercò di promuovere, d'accordo colle altre ferrovie interessate, il transito per l'Italia di alcuni trasporti che finora venivano eseguiti per intero sulle linee estere.

Infine furono stabilite in modo definitivo ed approvate dal Governo le condizioni, le norme e le modalità dei trasporti da eseguirsi in base alle concessioni speciali che formano oggetto alle appendici n. 1 e 2 dell'allegato *E* del contratto di esercizio; così anche questa parte della tariffa, che fino al 31 luglio 1887 fu soggetta, in via provvisoria, alle condizioni e norme che erano in vigore avanti il 1° luglio 1885, è rimasta completamente regolata e sistemata.

VI. — Contenzioso.

Conservando la distinzione adottata nel resoconto dell'anno precedente, esponiamo qui appresso il movimento delle liti nell'anno 1887 secondo le rispettive categorie qui appresso enunciate:

Cessata gestione delle Calabro-Sicule. — Delle 11 liti rimaste in corso al 31 dicembre 1886, ne furono terminate 4 colla vittoria dell'Amministrazione; 7 restarono pendenti. Di queste una fu passata alla R. Avvocatura erariale per la trattativa e quindi noi possiamo considerarla come definita.

Cause anteriori all'assunzione dell'esercizio della rete Adriatica. — Al 1° gennaio 1887 erano in corso 41 liti. Di queste una fu vinta; 5 furono perdute, 8 transatte, una cadde in perenzione; per cui ne rimasero pendenti n. 26.

Fra queste figura tuttora la causa colla impresa Genazzini per uno dei capi della vertenza che non potè essere sistemato per transazione. La prosecuzione di questa causa fu trattenuta per la morte dell'impresario e la conseguente necessità di riassunzione contro gli eredi, alla quale fu già provveduto, per modo che è sperabile che la decisione della lite non debba essere di troppo protratta.

Per l'altra antica vertenza, alla quale pure si accennava nella precedente relazione e che è relativa alle maggiori opere eseguite dalla Società al ponte sul Po a Mezzana Corti, le nostre speranze di poter indurre una buona volta il R. Governo alla liquidazione amichevole del rimborso dovuto alla Società, rimasero deluse, principalmente a motivo della complicazione creata nei rapporti d'interesse dalla provincia di Pavia. Fu perciò indispensabile di riprendere il corso delle vie legali incominciando dal provocare la risoluzione della Corte suprema sui ricorsi da gran tempo presentati dal Governo e dalla provincia di Pavia contro la sentenza della Corte di appello di Firenze del 3 agosto 1875 favorevole alla nostra Società.

Esercizio della rete Adriatica. — Cause pendenti al 31 dicembre 1886 74
Cause introdotte nell'anno 1887 117
Totale 191

Delle quali 129 si riferiscono al trasporto di merci; 24 a questioni di proprietà e 38 a questioni diverse.

Di queste ne furono vinte 31 e sistemate 41 per amichevole transazione; 9 furono abbandonate e 4 perdute, sicchè ne rimasero pendenti 106.

VII. — Utile netto dell'esercizio.

PRODOTTI: — Quota 62,50 per cento, spettante alla Società sui prodotti lordi della rete principale (art. 25 del contratto) . . . . L. 60,877,329,67

Quota 50 per cento dovuta dallo Stato alla Società sui prodotti lordi della rete complementare (art. 73 del capitolato) » 1,496,406.07

Maggior compenso dovuto dallo Stato alla Società per l'esercizio delle linee complementari (art. 73 del capitolato): chilometri virtuali 818,108 × 3000 . . . » 2,454,324 —

Proventi in rimborso di spesa . . » 1,682,279.91
Proventi eventuali dell'esercizio . . » 101,522.26
Proventi esercizio di proprietà sociali » 91,729.64

Ammontare complessivo dei prodotti spettanti alla Società . . . . . . L. 66,703,591.55

SPESE: — Le spese ordinarie e straordinarie d'esercizio, comprese quelle d'Amministrazione centrale, ascendono a . » 63,888,500.65

L'utile netto dell'esercizio riesce pertanto di . . . . » 2,815,090.90

VIII. — Liquidazione generale dell'esercizio 1887.

Gli utili riportati dai precedenti esercizi ascendono a . . . . L. 125,358.37

La sovvenzione chilometrica dovuta dallo Stato alla Società a' termini dell' art. 7 del contratto per l' esercizio della rete Adriatica, ammonta a . . . . . » 32,058,955.12

L'utile netto risultato dall'esercizio della rete Adriatica è di . . . . » 2,815,090.90

Il corrispettivo assegnato alla Società dall'articolo 26 del sovracitato contratto per l'impiego del materiale rotabile e di esercizio di proprietà della Società stessa ammonta per l'anno 1887 a . . . . » 6,660,000 —

I proventi eventuali dell' Amministrazione centrale ascendono a . . . . » 7,122.88

Si ha quindi un complessivo reddito di . . . . L. 41,666,527.27

Da questa somma detraendo:
Gli interessi generali, nonchè la quota di ammortamento delle azioni e delle obbligazioni in complessive . . . . . L. 35,950,333.55

Riporto L. 41,666,527.27
Riporto L. 35,950,333.55

La tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali . . . . . . » 1,252,437.44
Le tasse per la quotazione dei titoli all'estero . . » 260,928.39
Le perdite pel cambio in . . . . » 345,569.74
La quota d' ammortamento, per l' anno 1887, delle spese di fondazione in . . . . » 25,799,53

e così in totale . . . . » 37,835,068.65

Residua un saldo attivo della liquidazione 1887, di . . . . L. 3,831,458.62

Prelevando da questa somma, in ordine al disposto dell'art. 57 degli statuti sociali:
Il 6 0|0 al fondo di riserva statutario . . . L. 229,887.52
Il 5 0|0 della somma stessa e cioè L. 191,572.93; delle quali 3|4 al Consiglio d'amministrazione » 143,679.70
e 1|4 ai capi di servizio » 47,893.23
Totale . . L. 421,460.45

Si avrà un utile disponibile di . . » 3,409,998.17

A questa somma aggiungendo ora:
L'acconto sugli utili dell'esercizio 1887, pagato agli azionisti durante l'anno in » 8,925,250 —
La tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali calcolata a forma di legge e portata nel passivo della liquidazione in » 1,252,437.44

si avrà un totale di . . . . . . L. 13,587,685.61

Ora, siccome il massimo compenso concesso agli azionisti, all'infuori della compartecipazione dello Stato, e cioè: 7.50 0|0 al lordo della tassa di ricchezza mobile sui 180 milioni di capitale in azioni versato e compartecipante agli utili (art. 27 del contratto per l'esercizio della rete Adriatica) ammonta a sole . . . . . » 13,500,000 —

resulta una eccedenza di . . . . . L. 87,685.61

da dividere a metà collo Stato a termini del citato art. 27 del contratto d'esercizio.

Detraendo quindi dall'utile netto avanti indicato in . . . . L. 3,409,998.17

la somma devoluta allo Stato a titolo di compartecipazione agli utili L. $\frac{87,685.61}{2}$ » 43,842.80

residuano . . . . » 3,366,155.37

di esclusiva spettanza della Società.

Su questa somma vi proponiamo di prelevare . . . . » 3,366,000 —

corrispondenti ad un dividendo di L. 9.35 per ciascuna delle 360 mila azioni aventi diritto al dividendo, e portare le rimanenti » 155.37 a conto nuovo, quale residuo credito degli azionisti dipendentemente dall'esercizio 1887.

Impiego dei residui attivi al 30 giugno 1885.

L'ammontare degli utili di esclusiva proprietà sociale non distribuiti a tutto il 30 giugno 1885 era di . . . . L. 15,335,015.92

come fu dimostrato nella relazione sullo esercizio del 2° semestre dell'anno 1885.

A questa somma aggiungendo:
La quota 6 per cento prelevata sugli utili dall' impiego del detto capitale nel

Riporto L. 15,335,015.92

secondo semestre 1885 e nell'anno 1886 in » 60,459.88

L'interesse per il secondo semestre 1885 e anno 1886 sulla somma di L. 300,000, quale fondo resultante al 30 giugno 1885 per l'ammortamento delle azioni a matrice . . . . » 22,875 —

L'avanzo utili non ripartiti al 30 giugno 1885 e 31 dicembre 1886 . . . . . » 86,821.67

Il maggior utile resultato dalla liquidazione fatta di interessi attivi, e dal beneficio ottenuto sul prezzo di vendita di fabbricati di proprietà sociale in complessive . . . . » 50 986 84

Si avrà un capitale di esclusiva proprietà degli azionisti di . . . . L. 15,556,159.31

Questa somma non potè ancora avere uno speciale impiego malgrado la deliberazione da voi presa nell'assemblea del 3 dicembre 1885, perchè rappresenta sempre a un dipresso il credito che la Società tiene verso lo Stato; però esso ha egualmente fruttato ed il corrispondente interesse, al netto della ricchezza mobile, è stato per l'anno 1887 di . . . . L. 694,729.43
delle quali però conviene detrarre, quale interesse da imputare al fondo di L. 322,875 per l'ammortamento delle azioni a matrice » 16,143.75
e quali andranno in aumento del fondo stesso.
Si avrà così un'attività di . . . . . L. 678,585.68

Prelevando ora da questa somma:

Il 6 0[0 devoluto alla riserva in conformità dell'art. 52 degli statuti sociali in . . . . L. 40,715.14

Il 5 0[0 sulla somma stessa, e cioè L. 33,929.28; delle quali tre quarti al Consiglio d'Amministrazione in . . . . » 25,446.96
e un quarto ai capi di servizio in . . . . » 8,482 32

in totale . . » 74,644 42

resterà un utile netto di . . . . . . L. 603,941.26
dal quale vi proponiamo di prelevare . . » 594,000 —
corrispondenti ad un riparto di L. 1.65 per ciascuna delle 360,000 azioni aventi diritto al dividendo e di portare le rimanenti L. 9,941.26 a conto nuovo

Nell'anno passato i prodotti raggiunsero la somma prevista quando si accettò la concessione dell'esercizio della rete Adriatica. E per la sistemata organizzazione dei servizi essendosi circoscritte le spese nei dovuti limiti, si è reso possibile un riparto di L. 36 per azione, cioè di due lire superiore a quello del precedente esercizio. Noi abbiamo fiducia che voi l'approverete con la stessa soddisfazione che noi proviamo nel proporvelo.

Sicuri oramai dal lato dell'esercizio noi ci adoperiamo per aiutare il Governo nel risolvere il difficile problema delle costruzioni e stiamo in attesa delle risoluzioni del Parlamento circa la Convenzione da voi approvata nella Assemblea generale del 20 scorso febbraio.

Signori. — Abbiamo l'onore:

1° di sottoporre alla vostra approvazione le seguenti proposte:

a) L'Assemblea approva la relazione del Consiglio d'amministrazione, il preventivo del 1888, i conti dell'anno 1887 e fissa in L. 11 il dividendo per ognuna delle 360,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione.

2° Di invitarvi ad eleggere:

a) Otto consiglieri d'amministrazione e cioè sette in luogo dei signori: Cagnola nobile comm. Carlo - Decio comm. avv. Innocente - Lancia di Brolo march. Corrado - Parodi cav. Giacomo - Papadopoli conte Niccolò - Pisa cav. dottor Luigi - Spinelli cav. Luigi; uscenti di carica per turno e rieleggibili; ed uno in surrogazione del cav. avv. Massimiliano Giarrè del quale dobbiamo deplorare la perdita, avendo egli cessato di vivere nel marzo del corrente anno;

b) Tre sindaci e due supplenti, secondo le disposizioni dell'art. 183 del Codice di commercio e dell'art. 32, paragrafo 1, degli statuti sociali.

(*Fine*)

Le deliberazioni prese dall'Assemblea, conformemente alla proposta del Consiglio d'Amministrazione, le abbiamo già date nel n. 22 (2 scorso giugno).

FERROVIA DEL GOTTARDO

Sedicesimo Rapporto

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1887.

(Cont., v. n. 27)

Fino al 1894 il ritiro delle obbligazioni 4 per cento è limitato al piano d'ammortamento; dal 1894 la Società avrà diritto di estrarre e di rimborsare annualmente un numero di obbligazioni maggiore di quello previsto nel piano d'ammortamento.

Il totale del *capitale sovvenzioni*, del *capitale azioni* e degli *imprestiti* 5 e 4 0[0 si elevava alla fine del 1887 a . . . . L 244,044,500,00
(nel 1866 L. 243,519,000); furono dunque spese al 31 dicembre 1887 per strada ferrata e istallazioni fisse L. 207,210,270.85
per materiale circolante » 10,102,905.51
per mobilio e attrezzi . » 1,209,579.01

totale in conto della costruzione . . . . L. 218,522,755.37
per perdita sul corso delle azioni . . . . . . L. 2,970,150.00
per perdita sul corso delle obbligazioni dopo deduzione di L. 595,200 ammortizzate . . . . L. 12,370,203.21
per lavori incompiuti alla chiusura dell'esercizio L. 1,729,630.41

totale da dedurre . . . . L. 235,592,738.99
resta un capitale disponibile di . . L. 8,451,761.01
al quale bisogna aggiungere il fondo di costruzione formato dal terzo degli interessi accumulati dal 1882 . . . . L. 1,141,364.55
per cui il totale dei *capitali di costruzione disponibili* è di . . . . L. 9 593,125 56
delle quali . . . . L. 1,795,017.20
sono imputabili ai beni-fondi, provviste di materiali e pezzi di riserva.

La somma delle *spese da ammortizzare* ossia la perdita sul corso ecc., ecc., si è accresciuta di L. 782,691.15 in seguito alla marcia progressiva della convenzione delle obbligazioni 5 0[0 e saliva alla fine del 1887 a . L. 12 965,403.21
di cui . . . . » 595,200.00
furono ammortizzate nel 1884-85, 1886-87;
restano ancora da ammortizzare . . L. 12,370 203 21

La parte dei *capitali disponibili* impiegata in *effetti e valori* s'elevava alla fine di dicembre 1887 a L. 10,072,045; questa valutazione è stata fatta in parte ad un tasso inferiore ai corsi medî di dicembre. La tassazione secondo i corsi medî

di dicembre avrebbe dato un maggior valore di circa lire 353,000 in cifra rotonda.

(Segue nel Rapporto lo Stato degli effetti e valori al 31 dicembre 1887).

Il conto dei *beni-fondi* ha subita una diminuzione di lire 16,185.65 per causa della vendita di un edificio che erasi acquistato per costrurvi alloggi di servizio e che poscia venne riconosciuto superfluo.

Il conto delle *provviste di materiali e pezzi di riserva* non dà luogo ad alcuna speciale osservazione.

Il conto dei *debitori diversi* dà il seguente prospetto:

Anticipazioni alle stazioni e alle diverse divisioni	L.	19,175.00
Arretrati degli uffici speditori	»	576.086.95
Conti diversi	»	146 637.08
Crediti presso alcuni servizi di trasporto	»	488.173.07
Totale	L.	1.230,072.10

Tra le rubriche del passivo del bilancio, di cui la specificazione pareva indicata, noi citiamo tosto quella dei *titoli e coupons scaduti* per l'ammontare di . . L. 1,994,712.50 che così si suddividono:

L. 1,770,212.50 per *coupons*
» 2,000.00 per obblig. 5 0|0 1ª serie
» 83,000.00 per obblig. 5 0|0 3ª serie
» 139,000.00 per obbligazioni 4 0|0

Notiamo in seconda linea la rubrica *creditori diversi*, per . . . . L. 567,021.83 così ripartiti:

L. 35,544.44 crediti di Banca
» 531,434.62 crediti per servizi di trasporto
» 42.77 saldo della garanzia d'un impresario

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

La legge per le ferrovie Complementari.

I Provvedimenti per le Strade Ferrate complementari, furono integralmente approvati il 10 corrente dal Senato. Ne fu relatore, con breve ma chiaro e preciso lavoro, l'onorevole Brioschi.

><

Pubblica Sicurezza sulle Ferrovie.

In questi giorni vennero definitivamente combinate fra le diverse Amministrazioni ferroviarie ed il Ministero dell'Interno le modalità pel servizio di vigilanza da parte della Pubblica Sicurezza sulle ferrovie.

><

Ferrovia Ovada-Alessandria.

Ci consta che nei giorni scorsi venne presentato dal relativo Consorzio alla Società della Mediterranea il progetto della linea Ovada-Alessandria con proposta di cedere la costruzione e l'esercizio alla Società predetta. Il progetto venne già sottoposto all' esame dei competenti Servizî, non essendo la Mediterranea aliena dall'accogliere la domanda indirizzatale.

><

Costruzione delle Complementari.

Sappiamo che il 17 corr. avrà luogo in Milano, sotto la presidenza del Direttore generale, comm. Massa, una Conferenza dei varî Capi servizio della Mediterranea e del Direttore delle Costruzioni, comm. Oliva, per stabilire le modalità di esecuzione delle nuove linee complementari. Il comm. Massa, dopo l' Assemblea generale degli Azionisti, che, come è noto, si terrà il 20 corr., si recherà a Roma per concretare col Governo tutte le disposizioni riguardanti le costruzioni delle linee suddette.

><

Galleria Succursale dei Giovi.

Ci informano che anche nello scorso mese di giugno i lavori della galleria di Ronco (linea succursale ai Giovi) procedettero attivamente, in armonia colle previsioni fatte.

Fu ultimato, salvo che nella parte centrale, da eseguirsi più tardi, l'innesto della galleria di direzione con quella di corsa. In quest'ultima continuarono in modo regolare i lavori tanto nuovi che di restauro alle parti lesionate. Vennero chiusi quindici anelli, e le condizioni di stabilità delle nuove costruzioni seguitarono ad essere soddisfacenti.

Anche le condizioni sanitarie si mantengono buone. Il lazzaretto ai Giovi è completamente ultimato e collaudato. La media degli operai impiegati nel mese fu di 3064.

><

Viaggi circolari e abbonamenti chilometrici.

Annunciamo che nel prossimo mese di agosto avrà luogo in Venezia una Conferenza fra i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico e del R. Ispettorato generale delle strade ferrate onde procedere agli studî occorrenti per il riordinamento del servizio dei viaggi circolari. Nella conferenza medesima sarà probabilmente trattato anche della opportunità di istituire gli abbonamenti chilometrici, per quanto una decisione su di questa questione sembri tuttavia prematura non conoscendosi ancora quali risultati abbia dato siffatto sistema sulle ferrovie estere che lo hanno adottato in via di esperimento. A riguardo della Conferenza di che trattasi ci viene assicurato che le Amministrazioni esercenti avrebbero l' intendimento, qualora si addivenga al riordinamento degli itinerarî dei viaggi circolari, di stabilire gli itinerarî stessi combinabili a volontà dei viaggiatori in conformità di quanto si pratica in alcune ferrovie estere.

><

Orario della Mediterranea e Adriatica.

Sappiamo che il 16 andante avrà luogo a Roma una riunione, a cui prenderanno parte il cav. Lampugnani, Capo servizio aggiunto del 1° Compartimento della Mediterranea, e gl' ispettori Beltramo e Mayer per l'esame di alcune modificazioni da portarsi all'orario attuale della rete del Mediterraneo in relazione ad altre modificazioni proposte dalla rete Adriatica.

><

Biglietti d'ingresso alle stazioni.

Facendo seguito ai prospetti precedentemente pubblicati circa il numero e l' importo dei biglietti di ingresso alle stazioni abilitate del 1° Compartimento della rete Mediterranea durante i mesi di febbraio, marzo ed aprile (vedi n. 22) ed il mese di maggio (vedi n. 25) — diamo ora un identico prospetto per il mese di *Giugno*:

Categorie	Quantita'	Ammontare
1ª (cent. 20)	N. 25.755	L. 5,151 —
2ª (cent. 10)	» 17,552	» 1,756.20
Totale	N. 43,317	L. 6,907.20

Riassumendo ora il numero e l'importo dei biglietti venduti durante i primi cinque mesi della loro emissione — cioè dal febbraio al giugno inclusivamente — si ricava il seguente prospetto complessivo per le due categorie nel 1º *Compartimento della rete Mediterranea:*

Mese	Quantita'	Ammontare
Febbraio	N. 26,616	L. 4,288.70
Marzo	» 36,321	» 5,588.40
Aprile	» 45,477	» 7,010.00
Maggio	» 47,005	» 7,430.70
Giugno	» 43,317	» 6,907.20
Totali	N. 198,736	L. 31,225.00

Circa i biglietti d'ingresso venduti nelle stazioni del 2º Compartimento della stessa rete Mediterranea, ricorderemo che nel n. 25 ne abbiamo pubblicato il prospetto durante i mesi di febbraio, marzo ed aprile, ed in un prossimo numero pubblicheremo quello dei mesi successivi.

><

Materiale rotabile della Mediterranea.

Ci consta che la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al R. Ispettorato generale l'autorizzazione di provvedere al rinnovamento del materiale rotabile che ha già raggiunto o che raggiungerà in quest'anno l'età prescritta, e ciò in relazione a quanto è stabilito dall'art. 58 del capitolato d'esercizio circa il materiale reso inservibile dall'uso e che perciò deve essere posto fuori servizio.

Ci consta che la Direzione predetta ha colta l'occasione per sottoporre all'esame del R. Ispettorato il proprio modo di vedere circa l'interpretazione a darsi al predetto articolo di capitolato.

><

La Commissione per la valutazione e consegna del materiale di esercizio della rete Mediterranea ha ultimato i suoi lavori, ed ha fatto consegna degli elaborati relativi al R. Ispettorato generale delle strade ferrate, cioè delle perizie, della relazione generale e dei verbali finali.

L'importo netto complessivo della valutazione di cui sopra ammonta a L. 13,549,813.34.

><

Ferrovia Portogruaro-Casarsa.

Ci scrivono da Udine che nel mese di giugno i lavori di costruzione della linea da Portogruaro a Casarsa, lunga m. 20,595, hanno di molto progredito; sicchè è oramai prossimo il loro compimento.

Tenuto conto dello stato attuale dei lavori, e quando giungano in tempo sul sito d'impiego i materiali metallici degli scambî e dei crociamenti, la linea predetta potrà essere inaugurata al pubblico esercizio prima dello scadere del corrente mese.

><

Ferrovia Casarsa-Gemona.

Sappiamo che il personale sociale delle strade ferrate Meridionali addetto all'Ufficio degli studi della linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona, nello scorso mese di giugno, ha quasi portato a compimento il progetto di massima della variante al tracciato della linea predetta fra Spilimbergo e Commerzo, col passaggio del Tagliamento attraverso dello Stretto di Pinzano.

Il progetto medesimo sarà fra breve, dalla Società delle strade ferrate Meridionali, presentato al Regio Ispettorato generale, unitamente al progetto di massima dell'intero tronco Spilimbergo-San Daniele-Gemona, con passaggio del Tagliamento rimpetto all'abitato di Spilimbergo.

><

Disposizioni circa le pratiche per gli appalti.

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha impartite opportune disposizioni agli Uffici sociali, che hanno parte nelle pratiche relative ad appalti di lavori da eseguirsi a carico dei fondi dell'allegato B e di riserva, affinchè abbiano costantemente di mira di rendere quanto più possibile sollecito l'andamento delle pratiche medesime.

><

Ferrovia Vignola-Modena.

La Deputazione provinciale di Modena, concessionaria della ferrovia da Vignola a Modena, ha fatto domanda al R. Ispettorato generale delle strade ferrate per ottenere che venga ordinata la prescritta visita di ricognizione della linea stessa per poterla aprire al più presto all'esercizio.

><

Tariffa di trasporto delle uve.

Siamo informati che la Società delle strade ferrate Meridionali, tenuto conto dei buoni risultati offerti negli anni decorsi dalla tariffa speciale temporanea a P. V. accelerata relativa al trasporto delle uve, ha, di accordo con la Società delle ferrovie del Mediterraneo, fatto domanda al R. Ispettorato generale per essere autorizzata ad applicarla anche durante la prossima vendemmia.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possano essere approvate le decisioni del collaudatore in ordine alla composizione delle vertenze colla Impresa Dramis per la valutazione dei lavori dalla medesima eseguiti lungo la linea da Foggia a Manfredonia;

2. Che si possano approvare le proposte del collaudatore in ordine alla liquidazione dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Civitanova, compreso fra Civitanova e Morovalle, in appalto all'Impresa Bartolazzi Carlo;

3. Che possa approvarsi il progetto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa col sig. D. Galimberti in ordine a danni derivati a fondi di sua proprietà in dipendenza di scavi praticati nell'alveo del torrente Romaiola, lungo il tronco Morbegno-Sondrio, della ferrovia Colico-Sondrio.

Il Consiglio di Stato ha inoltre dato il suo avviso sulla liquidazione finale, concordata in via di tran-

sazione colla Impresa Filippo Vita, degli averi spettanti all'Impresa stessa in dipendenza dei lavori di costruzione del tronco Santa Caterina-San Cataldo, nella ferrovia da Catania a Licata.

><

Preventivi di spesa della Rete Mediterranea.

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha portato a compimento e sottoposti all'approvazione governativa i seguenti progetti di *rifacimenti di binario:*

a) rifacimento di alcuni tratti di binario in acciaio nelle stazioni di *Orciano* e di *Cecina*, e dei relativi scambi. La spesa preventivata pei lavori e le provviste considerate in progetto ascende a lire 59,491.41;

b) rifacimento in acciaio di m. 1114.97 di binario in ferro nella stazione di *Bussoleno*, nella linea Bussoleno-Confine francese, con una spesa di L. 28,072.41;

c) rifacimento in acciaio di m. 2997 di binario nella linea da *Empoli a Chiusi* e di uno scambio e relativo binario nella stazione di *Poggibonsi*. Pei lavori e pelle provviste contemplate nel progetto, occorrerà la totale spesa di L. 84,000;

d) rifacimento in acciaio di m. 2997 di binario in ferro, e di 5 deviatoi pure in ferro, nella stazione di *Civitavecchia*, con una spesa di L. 91,528.15.

><

La predetta Società ha inoltre sottoposto all'approvazione governativa;

1. Un progetto di riordinamento dei binarî nella stazione di *Pisa Centrale* per stabilire una comunicazione diretta fra il secondo binario di stazione e la linea di Livorno; il preventivo annesso al progetto prevede per ciò una spesa totale, fra lavori e provviste, di L. 65,268.52;

2. Un progetto di lavori necessari per riparare le gallerie Peyron e Carmine, della linea *Savona-Bra*, con una spesa di L. 18,300.00;

3. Un progetto relativo ai lavori di costruzione di muretti a secco di chiusura, lungo la linea da Avezzano a Roccasecca e precisamente nel tronco *Roccasecca-Arce*, con una spesa di L. 53,890.00;

4. Progetto di risanamento della massicciata di un tratto del tronco *Milano-Corsico*, nella linea Milano-Vigevano, pel quale si presume occorrere la spesa di L. 41,000.00.

><

Preventivo di spesa della Rete Adriatica.

La Società delle ferrovie Meridionali ha presentato per approvazione al R. Ispettorato Generale, un progetto di riparazione a n. 25 arcate del ponte sulla Laguna a Venezia. Per l'esecuzione dei lavori relativi è preventivata la spesa di L. 108,575.00.

><

Aggiudicazione di lavori.

In base ai risultati della gara, tenutasi presso la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, il Regio Ispettorato Generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Piatti e Rosazza di Torino l'appalto per la costruzione del 1° gruppo di lavori della stazione di smistamento alla Generala presso Torino, col ribasso del 20 0[0 sui prezzi di tariffa.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo.

L. 1070 per costruzione di una latrina sul piazzale del deposito locomotive a Roma-Termini;

L. 920 per impianto d'un Ufficio telegrafico in stazione di Nova-Siri;

L. 23,000 per l'allargamento del piazzale, la costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori e dei muri di cinta alla stazione di San Sostene (linea Taranto-Reggio).

><

Con Decreto Ministeriale del 10 corrente è stata approvata la spesa di L. 56,243 per rifacimento in acciaio di metri 7227 di binarî in ferro sulla linea Roma-Napoli.

><

Nella Seduta del *Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo* tenutasi il 13 andante, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Giovanni Marino di Torino per fornitura di metri 7,000 di stoffa di crine per vetture di 1.a e 2.a classe;
2. Colla Ditta Budd, Dellepiane e C. di Genova per fornitura di kg. 40,000 di solfato di rame;
3. Colla Ditta Pietro Pereno e De Benedetti di Torino per fornitura di kg. 80,000 di cotone in filetto o cascami di cotone;
4. Colla Ditta Tensi, Martel e C. di Torino per fornitura di metri 7,000 di stoffa di crine per vetture di 1.a e 2.a classe;
5. Colla Ditta Chiappo Giuseppe di Torino per fornitura di metri 7,000 di stoffa di crine come sopra;
6. Colla Ditta L. P. Talucchi e figli di Torino per fornitura di altri metri 7,000 di stoffa di crine come sopra;
7. Colla Ditta Larini Nathan e C. di Milano per ristauro della tettoia della stazione centrale di Milano;
8. Colla Ditta Rey Fratelli di Torino per fornitura di metri 5 000 di stoffa di crine per vetture di 1.a e 2.a classe;
9. Colla Ditta Garneri Spirito per acquisto di mq. 24,424 di terreno occorrente per la costruzione della nuova stazione di smistamento a Torino;
10. Colla Ditta Salmi Giuseppe di Borgo Panigale per fornitura di kg. 25,000 di stoppa di canapa di 1.a qualità

C'è un periodico ebdomadario il quale, ignorando che gli Atti e Documenti Officiali della Società del Gottardo non si pubblicano in lingua italiana, ammanisce letteralmente, come cosa sua propria, ai suoi Lettori la nostra traduzione del *Sedicesimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione dal 1.o gennaio al 31 dicembre 1887* col rispettivo nostro « continua » a suo posto.

A noi basta denunciare il fatto di cotesto periodico e l'animo suo di proseguire.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 22,000 occorrenti per l'esecuzione di lavori di ampliamento del servizio merci a piccola velocità e per le chiusure nella stazione di Arce;

2. L. 179,300 occorrenti per il risanamento della massicciata fra le stazioni di Arquata e di Ronco, e precisamente fra le progressive chilometriche 126,750 e 136,552 della linea Torino-Genova;

3. L. 1200 occorrenti per la ricostruzione di un manufatto alla progressiva 92,511 della linea Roma-Pisa;

4. L. 14,600 necessarie per provvedere ai lavori di consolidamento della falda a monte della trincea fra i chilometri 6,922 e 7,159 della linea Napoli-Eboli, fra le stazioni di San Giovanni a Teduccio e Portici;

5. L. 4950 occorrenti per la sostituzione di una piattaforma inservibile da m. 4 con altra da m. 4,50 nella stazione di Sestri Levante;

6. L. 1790 occorrenti per l'impianto di uno stecconato rustico, per un tratto di m. 472, fuori dalla stazione di Cambiano, nella linea da Torino a Genova.

Ferrovie della Sicilia. — La Società delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa il seguente *preventivo di spesa:*

Collocamento di cordone telegrafico nelle gallerie Fasella, Bussiti 1.a e Caltanissetta, della linea Catania-Leonforte; a Favarotta 2.a, Favarotta 1.a, Passerello 1.a, Passerello 2.a Fucile 1.a, Fucile 2.a e Porretta, della linea Canicattì-Licata. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 20,050.70.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. La proposta di rialzare la livelletta della ferrovia tra i chilometri 268,928 e 270 nell'attraversamento del Rivo Castelletto lungo la linea da Bologna ad Otranto con un preventivo di spesa di L. 22,550;

2. Il progetto per il completamento ed il consolidamento della scarpa sinistra del rilevato ferroviario nella valle di Budrione fra i chilom. 20,300 e 25,100 da Modena della linea Mantova-Modena; la spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori considerati in progetto ammonta a L. 376,250;

3. Il progetto per la posa in opera di un binario per lo scarico delle spazzature delle officine della stazione di Firenze-Porta Prato, con annesso preventivo di spesa di L. 10,024.11;

4. La proposta per modificazione ai camini delle case cantoniere situate lungo il tronco Ferrara-Argenta della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini con una spesa di L. 2640;

5. La proposta per la sistemazione a doppio binario del ponte a travata metallica, della luce di m. 40 sul fiume Teverone al chilom. 8,601 della linea Roma-Orte, spesa occorrente L. 200,000;

6. La proposta per mettere in buono stato d'uso i fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere del tronco da Candela a Rocchetta Melfi, con un preventivo di spesa di L. 13,000;

7. La proposta per l'impianto di un rifornitore colla relativa condotta d'acqua nella stazione di Serra San Quirico, lungo la linea Roma-Ancona; spesa occorrente L. 26,500;

8. La proposta per sistemare le doccie situate nei compluvi dei tetti sovrastanti ai magazzini merci della stazione marittima di Venezia; spesa occorrente L. 5240;

9. La proposta per la sostituzione di un apparecchio idrodinamico Bianchi-Servettaz, a quello Max Jüdel, già approvato per la stazione di Morgnano; spesa occorrente L. 12,525.

Stazione di Trastevere e linea di circonvallazione. — Furono eseguiti nella nuova stazione di Trastevere il rilevato pel piazzale e le fondazioni dei fabbricati. Si trovano in corso di esecuzione la fondazione dei magazzeni merci ed altri minori fabbricati, l'inghiaiamento ed armamento. Sono pure in corso le provviste dei materiali pel fabbricato viaggiatori, pel quale fu anzi iniziata la costruzione di due fogne, e per la tettoia metallica. Infine è in corso di revisione il progetto esecutivo per la linea di allacciamento dalla stazione di Trastevere a quella di Termini.

Per la linea di cintura sono quasi ultimati i rilievi di campagna ed è cominciata la redazione dei progetti di opere d'arte.

Ferrovia Roma-Solmona. — In seguito al favorevole risultato della visita di ricognizione, già da noi preannunciata, del tronco Cinneto Romano-Solmona, vennero fissate per il giorno 28 corrente l'apertura all'esercizio del tronco medesimo e simultaneamente la solenne inaugurazione della intera linea Roma-Solmona.

Ferrovie Nord-Milano e del Ticino. — A completamento delle notizie pubblicate nei n. 25, 26 e 27, annunciamo che il Consiglio Provinciale di Como ha in questi giorni ratificata la convenzione stipulata dalla Deputazione Provinciale.

Occorre avvertire che si era generalmente interpretata la conchiusa combinazione come una fusione tra le due Società Nord e Ticino, mentre invece ora risulta che la Società Nord Milano acquistò l'assoluta proprietà della linea Saronno-Grandate-Como e assunse per tutta la durata della concessione l'esercizio delle ferrovie Saronno-Varese-Laveno e Como-Varese, aumentando il proprio capitale a L. 11,750,000.

La Società per le ferrovie del Ticino, non cessa quindi di esistere, conservando l'esercizio della importante ferrovia Santhià-Biella, della tramvia Milano-Pavia e di quelle in provincia di Novara.

Ferrovia Firenze-Faenza. — Nelle ore pom. di venerdì scorso, 6 corrente, venne ultimata la perforazione della grande galleria di Pratolino sulla ferrovia Firenze-Faenza.

La galleria è lunga m. 3,502.21; e l'incontro delle due avanzate avvenne in modo esattissimo, sia planimetricamente, sia altimetricamente.

Ferrovia Circumetnea. — L'assemblea dei delegati del Consorzio della ferrovia circumetnea delegò per recarsi a Roma a firmare l'atto di concessione di detta ferrovia gli onorevoli deputati Grassi-Pasini e Quattrocchi ed il comm. Leonardi, segretario generale della provincia di Catania.

Tramvia Cremona-Casalmaggiore. — Domenica 15 andante, avranno luogo le feste per l'inaugurazione di questo tramvia. Il collaudo è riescito favorevole all'impresa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Prospetto delle somme pagate dalla Ferrovia del Gottardo per espropriazioni di stabili nel Cantone Ticino:

Nel 1872	Fr.	78,258.15	
» 1873	»	1,524,263.38	
» 1874	»	1,798,355.28	
» 1875	»	591,176.97	
» 1876	»	262,756.87	
» 1877	»	14,732.70	
» 1878	»	12,081.99	
» 1879	»	639,688.15	approssimativo
» 1880	»	1,561,873.25	»
» 1881	»	176,502.84	»
» 1882	»	127,667.90	»
» 1883	»	100,487.10	»
» 1884	»	113,865.85	»
» 1885	»	5,000.—	»
» 1886	»	7,000.—	»
» 1887	»	1,000.—	»
Totale	Fr.	7,014,710.43	

Ferrovia del Sempione. — Notizie da Stresa informano che in una riunione iniziata da quel Municipio, alla quale convennero i sindaci di molti dei Comuni circonvicini, si è votato « d'instare presso il Governo perchè il medesimo voglia assicurare la pronta esecuzione del valico del Sempione ed il compimento delle linee di accesso, compresa l'Arona-Ornavasso. »

Seduta stante, apertesi le sottoscrizioni a fondo perduto pagabili in 15 rate annuali, senza decorrenze di interessi, raccoglievansi per intanto lire 90,000 così suddivise: Baveno per lire 45,500, Stresa 18,500, Meina 12,000, Chignolo Verbano 5000, Arona 5000, Belgirate 2000, Brisino 1000, Magognino 1000.

Si calcola però che tale somma salirà a un duecento mila lire, molti comuni avendo ancora da firmare.

Ferrovie Francesi. — Fu distribuita alla Camera la relazione del deputato Etienne circa la proposta dei signori Chavoix e Lesguiller per la revisione del programma delle strade ferrate. Questa relazione conclude per l'approvazione della seguente proposta:

« Il ministro dei Lavori Pubblici è invitato a fare, nel più breve tempo possibile, proposte complessive e per regioni circa la costruzione a binario ridotto di ferrovie già concesse o solamente progettate, per le quali si possano ottenere notevoli economie nella spesa di costruzione e di esercizio mediante tale trasformazione. »

Il relatore fa osservare che i 2,138 chilometri in costruzione, aggiunti ai 7,000 non ancora incominciati e che fanno parte del programma del 1883, rappresentano una spesa totale di circa 3 miliardi; aggiunge inoltre il relatore che la rete francese non sarà compiuta prima di 20 anni se non si può spendere annualmente, come succede per il 1888, che una somma di L. 45,000,000.

Secondo i calcoli dello stesso deputato Etienne, la costruzione a binario normale dei 7,000 chilometri non ancora incominciati costerebbe 2,300 milioni e l'annualità da pagarsi dallo Stato si eleverebbe a 143 milioni. Se, invece, si adottasse il binario ridotto, la spesa non oltrepasserebbe i 700,000,000 e l'annualità sarebbe ridotta a 35,000,000.

Ferrovie Serbe. — L'esercizio della ferrovia Turn-Bellova a Vakarel fu concesso a una Società francese.

L'apertura della linea è fissata per il 1° p. agosto; l'apertura della linea diretta da Belgrado a Costantinopoli avrà luogo qualche giorno più tardi.

Notizie Diverse

Onorificenze nella Mediterranea. — L'ing. cav. Chiazzari fu nominato Cavaliere della Legione d'Onore. Gli ing. Cervini del Servizio del Materiale, Zanotti della Divisione Tecnica e Borone del Servizio del Mantenimento furono nominati Cavalieri della Corona d'Italia, ed il cav. Melisurgo Cavaliere dei ss. Maurizio e Lazzaro.

Sappiamo poi che il Governo Germanico, pei servigi prestati dalla Mediterranea durante il soggiorno del compianto Imperatore, a San Remo, oltre le onorificenze già date, ne conferirà altre ai sigg. comm. Ratti Vice Direttore Generale, comm. Cornetti Capo della Trazione, e cav. Mayer dell'Agenzia del Movimento.

Libretti estivi di viaggio sulla Rete Ungherese dello Stato. — Traduciamo, riassumendo, dal *Verordnungs - Blatt für Einsenbahnen und Sciffahrt* la seguente notizia:

Un decreto del Ministero Ungherese delle vie di comunicazione e dei Lavori Pubblici ha autorizzato, durante la corrente stagione estiva, la vendita di speciali libretti di viaggio a prezzo ridottissimo per le tre classi su alcune linee interne delle Rete dello Stato Ungherese, le quali diramansi da Budapest. Questi libretti, composti di 20 biglietti o tagliandi, permettono di viaggiare da un punto qualsiasi ad altro qualsiasi su qualunque delle linee per le quali essi sono validi. Inoltre, siccome non sono intestati, così non solo i libretti possono essere adoperati da ogni persona, ma i singoli biglietti eziandio d'un medesimo libretto possono servire a più persone. I biglietti non hanno bisogno di essere timbrati alla stazione di partenza e sono invece staccati dal libretto durante il viaggio dai controllori.

Produzione del ferro greggio nel mondo. — L'*Ironmonger* pubblica un prospetto sulla produzione del ferro greggio nei paesi principali produttori del mondo, per i due anni 1886 e 1887.

L'aumento complessivo della produzione del ferro greggio nel 1887, di fronte all'anno precedente, fu di tonnellate 1,908,972, ossia del 9,54 per cento.

Soltanto la Svezia presenta una leggera diminuzione (4.79 per cento), mentre gli Stati Uniti offrono il più grande aumento in modo assoluto e la Spagna in modo relativo (13,05 per cento).

Cassa Nazionale d'assicurazione per gli operai. — Nel mese di aprile u. s. la Cassa Nazionale di assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro, ha emesso 115 polizze per 3,171 operai.

Dal 19 agosto 1884 al 30 aprile u. s. la Cassa Nazionale ha emesso 3,119 polizze per 110,200 operai; le indennità assicurate pel caso di morte salgono a 114,372,806 lire e ad una somma uguale quelle per l'invalidità permanente; pel caso d'infermità temporanea è assicurato un sussidio giornaliero di L. 93,993.12 dal 6° al 360° giorno. Il premio presunto ascende a L. 405,196.52.

Rimanevano in corso 1,643 polizze per 54,066 operai.

Nel mese di aprile vennero denunciati 255 infortuni.

Complessivamente, gli infortuni denunciati da quando la Cassa Nazionale venne fondata ascendono a 3,134, dei quali vennero liquidati 2,728.

Per questi ultimi si ebbero a constatare 147 casi di morte, 5 d'invalidità permanente assoluta, 185 d'invalidità permanente parziale, e 2,391 di infermità temporanea.

Le indennità liquidate sommano a L. 261,122.71.

Nella sede di Palermo il valore del premio annuo supera quello delle altre, ed è giunto a lire 144,566.95.

Nella sede di Roma non arrivò nemmeno alle 18 mila lire.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Ferrovia del Gottardo. — La Banca Nazionale nel Regno d'Italia è autorizzata a pagare il dividendo pel 1887 in L. 25 contro la presentazione del coupon n. 13 delle azioni.

CONVOCAZIONI.

Società per le Ferrovie del Ticino. — Gli azionisti della Società per le Ferrovie del Ticino, sono convocati in assemblea straordinaria a Milano, nella sede della Società, stazione del Nord in piazza Castello, il giorno 26 corrente, alle ore 3 pomeridiane.

Società Anonima per la Ferrovia d'Ivrea. — I signori azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 luglio corrente ad un'ora pomeridiana alla sede della Società.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — Il 27 agosto alle ore 12 merid. avrà luogo in Torino la solita annuale adunanza generale degli azionisti.

Ferrovie Nord-Milano. — Gli azionisti della Società Anonima delle ferrovie Nord-Milano sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 26 luglio corrente alle 2 pom. nella sede della società in Milano, Stazione del Nord.

Società delle Guidovie Centrale Venete. — Convocazione di assemblea ordinaria pel 30 luglio alle ore 1 pom. alla sede della società, in Padova.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		7 Luglio	Luglio 14
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 796	791
» »	Mediterranee	» 635	633
» »	Sicule	» —	—
» »	Sarde (preferenza)	» —	—
» »	Palermo Marsala-Trapani	» 390	390
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 542	540
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 300	300
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara Seregno	» 251	251
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 320	320
» »	» 2ª emiss.	» 308	308
» »	Centrale Toscana	» 520	520
» »	Meridionali	» 318,75	320
» »	Sarde, serie *A*	» 314	315
» »	» serie *B*	» 310	312
» »	» 1879	» 312	312
» »	Pontebba	» 464	464
» »	Nord-Milano	» 266	266
» »	Meridionali Austriache	» 293	296

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura della Provincia di Terra di Lavoro (21 luglio, ore 10 ant., fatali). Appalto dei lavori di costruzione dei moli a difesa della foce a mare del canale Canneto nella bonifica di Fondi a Monte S. Biagio. Importo ridotto L. 51075.84. V. n. 25 del *Monitore)*.

Direzione del Genio Militare di Venezia (23 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di opere varie nei dintorni di Tai di Cadore. Lavori ultimati in 600 giorni. Importo L. 730.000. Cauzione L. 73.000.

Direzione territoriale del Genio Militare di Venezia (24 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di opere varie nei dintorni di Pieve di Cadore. Importo L. 640,000. Cauzione L. 64,000. Lavori compiuti in 700 giorni.

Città di Genova (24 luglio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per l'apertura del tronco della via di circonvallazione a monte dalla piazza San Bartolomeo Armeni a piazza Manin. Importo ridotto L. 317,900.

Prefettura di Treviso (25 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la quinquennale manutenzione delle sponde del fiume Sile e della via Alzaia da Treviso a San Michiele del Quarto. Importo L. 81,100. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo.

Deputazione Provinciale di Terra d'Otranto (25 luglio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto generale per sei anni per la manutenzione della strada provinciale San Pier Vernotico-Brindisi. Importo annuo L. 16.000. Cauzione provvisoria lire 4000. Cauzione definitiva L. 16,000. Fatali a giorni 10.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia) (26 luglio, ore 12 merid., second' asta per deserzione 1.o incanto). — Fornitura di rame in fogli, in lastre, in verghe, in filo ed in pani, Importo L. 63497,00. (Vedi n. 26 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Bologna (27 luglio, ore 2 pom., definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la sistemazione del 2.o tronco della strada Porretta-Fanano. Importo ridotto L. 78,420.65. Cauzione provvisoria L. 4000. Deposito per spese L. 2710. Cauzione definitiva L. 8800.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Venezia (30 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di una diga a sud-ovest del porto di Lido e prolungamento della diga eseguita a nord-ovest del porto stesso, porto Laguna di Venezia. Importo L. 4,380,000. Cauzione provvisoria lire 220,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 7 anni.

Direzione del Genio Militare pei lavori della Regia Marina (Taranto) (30 luglio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per la manutenzione e miglioramenti dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1891 nei fabbricati militari marittimi delle piazze di Napoli, Miseno e Castellammare di Stabia. Importo lire 396,000. Cauzione L. 40,000.

Intendenza di Finanza di Messina (10 agosto, ore 12 meridiane, 1.a asta). — Costruzione di una tettoia metallica ad oriente della Dogana di Messina, da coprire un'area di metri quadrati 1446.15 del piazzale di detta Dogana, oltre un aggetto di metri 1,50 per 15,55 sopra il mare. Importo L. 87210. Cauzione provvisoria L. 5000. Lavori compiuti in mesi sei.

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (*Spezia* (19 luglio, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di ottone in filo, in fogli, in lastre ed in verghe, divisa in tre lotti:

1.o lotto.	Importo ridotto	L. 43430.05
2.o »	»	» 16843.60
3.o »	»	» 30623.33

(Vedi n. 24 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e fornitura di altre *Tre vasche metalliche* destinate alla ferrovia Massaua-Saati per Conto del Ministero della Guerra.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bologna — L'appalto dei lavori per la sistemazione dell'argine destr del fiume Reno e formazione di una banca esterna pel tratt dall'idrometro Maggiori alla Chiavica Beccara Vecchia ne comuni di Molinella ed Argenta, è stato aggiudicato al signo Pedrini Enrico, Bologna, per L. 49,686.26. (Vedi n. 24 de *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Grosseto. — L'appalto per la sessennale manutenzione dal 1.o luglio 1888, dei canali, fossi, recinti di colmata ed opere attinenti al bonificamento e scoli di acqua sui terreni a sinistra del 1.o canale diversivo di Ombrone, fu aggiudicato al signor Egisto Vaglini, col ribasso di L. 38.26 0[0 su L. 354,520. (Vedi n. 26 del *Monitore)*.

— L'appalto per la sessennale manutenzione dei fossi, canali, fiumi di bonifica, fabbriche, ponti, ecc., a destra del 1.o Canale diversivo di Ombrone, è stato aggiudicato al signor Egisto Giannneschio, che offrì il ribasso del 34.91 0[0 su L. 348,240 (V. n. 25 del *Monitore*).

— L'appalto della manutenzione sessennale ed espurgo canali fossi, ecc., esistenti nelle bonifiche di Scarlino e Piombino ecc., è stato aggiudicato al signor Gianloretti Arcangiolo, col ribasso del 26.50 0[0 su L. 196.350. (Vedi n. 25 del *Monitore)*

Ministero dei L. P. e Prefettura di Cremona. — L'appalto per la sistemazione ed arginatura maestra in sinistra del Po, detta Spinadesco tra lo sbocco dell' Adda e la Cascina Curtarelli-Denti, fu aggiudicato al signor Rizzi Luigi, col ribasso del 27.17 0[0 su L. 165,920. (V. n. 25 del *Monitore)*.

Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino. — L'appalto dei lavori di costruzione del 6.o tronco dalla foce di Piobbico al molino dei Galeotti, è stato aggiudicato al signor G. Rossi, Città di Castello, per L. 108,996.15. (V. n. 23 del *Monitore*).

Municipio di Roma — L'appalto dei lavori occorrenti alla deviazione di un tratto dell'acquedotto vergine della via di San Sebastiano, sotto il Monte Pincio alla fontana di Trevi, fu aggiudicato al signor G. Valtironi, Roma, col ribasso del 22.85 0[0 su L. 250,000. (V. n. 26 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o *Dipart.* (Spezia). — L'appalto per la trasformazione di tonn. 1214.50 di ferro vecchio in tonn. 347 di ferro nuovo, è stato aggiudicato alla ditta Tardy e Benech di Savona.

Direzione delle Costruzioni Navali, 3.o *Dipart.* (Venezia). — L'appalto per la trasformazione di tonn. 1216,950 di ferro vecchio in tonn. 347,700 di nuovo, fu aggiudicato alla ditta Raggio, Ratto di Genova.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

18ª Decade — Dal 21 al 30 giugno 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	1.130.453 62	47.384 67	402.115 30	1.165.238 29	39 732 00	2.784.923 83	3.984 00	699 03
1887	965 561 78	45.847 09	453.552 48	1.224.653 90	55.199 32	2.744 814 57	3.980 00	689 65
Differenze nel 1888	+ 164.891 34	+ 1.537 58	— 51.437 18	— 59.425 61	— 15.467 32	+ 40.109 52	+ 4 00	+ 9 38
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	17.365 369 52	830.587 27	5.514.321 91	21.918.751 46	613.432 91	46.272.469 07	3.981 82	11.620 93
1887	16.620.831 09	808.875 97	5 113.089 99	21.814 713 76	687.316 17	45.074.926 98	3.980 00	11.32 36
Differenze nel 1888	+ 744.538 43	+ 21.711 30	+ 401.231 9	+ 103 910 70	— 73 883 26	+ 1.197.542 09	+ 1 82	+ 295 57
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	44.865 85	1.325 95	6.206 55	44 985 45	1.975 85	99.359 65	821 43	120 96
1887	40.737 50	1.285 90	8.270 46	40.730 26	2 571 13	96.595 25	745 00	129 66
Differenze nel 1888	+ 1.128 35	+ 40 05	— 2.063 91	+ 4.255 19	— 595 28	+ 2.764 40	+ 76 43	— 8 70
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	725.802 70	17.512 67	101 056 71	637 152 69	21 548 15	1.503 072 92	803 82	1.858 35
1887	659.784 27	14.766 83	76.879 56	537.473 37	21 470 78	1 310.374 81	715 02	1.83 64
Differenze nel 1888	+ 66.018 43	+ 2.745 84	+ 24.177 15	+ 99.679 32	+ 77 37	+ 192.698 11	+ 93 80	+ 25 71

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 188
Viaggiatori	2.532 95	2.029 85	+ 503 10	47.029 60	38.732 50	+ 8 297 10
Merci	516 60	514 51	+ 32 09	11.060 20	9.927 03	+ 1.133 17
Introiti diversi	94 30	82 95	+ 11 35	1.893 65	1.781 20	+ 1 2 45
Totali	3.173 85	2,627 31	+ 543 54	59.983 45	50,440 73	+ 9 512 72

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

35ª Decade — Dall' 11 al 20 giugno 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	92.284 81	1.065 17	10.980 83	73.419 38	2.043 89	179 791 58	606 00	296 69
1887	105 729 10	1 729 53	12 654 23	76.583 00	1.601 30	198 300 16	606 00	327 23
Differenza nel 1888	— 13.444 29	— 664 36	— 1.673 40	— 3.163 72	+ 439 59	— 18.505 58	»	— 30 54
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 GIUGNO					
1887-88	247.020 97	66 228 97	358.522 29	3.514.077 03	71.355 44	7.257 201 70	606 00	11.975 59
1886-87	775.380 97	80.712 80	362.789 99	3.751 579 49	76 764 23	8.047.257 48	606 00	13.279 30
Differenza nel 1888	— 528.360 00	— 14.5 3 83	— 4.267 70	— 237,502 46	— 5.408 79	— 790 055 78	»	— 1.303 71
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	3 195 84	38 65	175 62	746 43	69 33	4.225 87	64 00	66 03
1887	4 6.8 01	40 92	223 34	590 33	45 65	5,518 25	62 00	89 19
Differenza nel 1888	— 1.452 17	— 2 27	— 47 72	+ 156 10	+ 23 68	— 1 322 38	+ 2 00	— 23 46
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 GIUGNO					
1887-88	151 751 43	1.993 38	12.098 79	46.595 48	1.424 48	213.863 56	64 00	3.341 62
1886-87	126.565 04	1.349 03	4.155 01	18.909 58	1.523 77	152.502 43	62 00	2.459 72
Differenza nel 1888	+ 25 186 39	+ 644 35	+ 7.943 78	+ 27.685 90	— 99 29	+ 61.361 13	+ 2 00	+ 881 90

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze - Capitale L. 230 milioni interamente versati.

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Servizi diretti

Milano-Firenze, Milano-Brindisi

per la via più rapida e meno costosa di Piacenza-Bologna.

Milano-Roma

via Firenze, e

Milano-Napoli

via Foggia

SENZA TRASBORDO

Partenza da Milano	ore	11.55 ant. —	9.40 pom.
Arrivo a Firenze	»	9.40 pom. —	7.10 ant.
» a Roma	»	6.20 ant. —	2.55 pom.

Partenza da Milano	ore	9.40 pom.	—
Arrivo a Foggia	»	4.10 pom.	—
» a Napoli	»	10 - pom.	—
» a Brindisi	»	10.45 pom.	—

Partenza da Roma	ore	12.05 pom. —	11.05 pom.
Arrivo a Firenze	»	7.10 pom. —	6.10 ant.
» a Milano	»	5.47 ant. —	5 - pom.

Partenza da Brindisi	ore	4.27 pom.	—
» Napoli	»	5.12 pom.	—
» Foggia	»	10.30 pom.	—
Arrivo a Milano	»	5 - pom.	—

Servizio settimanale coi treni celeri della Valigia Indiana, Modane-Torino-Piacenza-Bologna-Foggia-Brindisi e viceversa, in corrispondenza coi piroscafi della Società Peninsulare ed Orientale per e dalle Indie.

Corrispondenze marittime a Brindisi per l'Oriente. Partenza dopo l'arrivo del diretto delle 10.45 pom.

Navigazione Generale Italiana (mezzanotte) mercoledì per Corfù, Pireo e Costantinopoli, coincidenza al Pireo per Salonicco e Smirne alternatamente; domenica per Corfù, coincidenza col Lloyd per Pireo e Costantinopoli e colla Navigazione Ellenica.

Navigazione Panellenica, martedì e sabato (mezzanotte).

Navigazione Ellenica, venerdì (mezzanotte).

(Per Patrasso e quindi in ferrovia per Atene)

Lloyd Austro Ungarico, venerdì (mezzanotte) per Corfù, Pireo e Smirne, Domenica, ore una ant. per Alessandria d'Egitto.

Prezzi dei biglietti per corsa semplice

Milano-Firenze
I classe L. 43.40 — II classe L. 30.40

Milano-Roma
I classe L. 82.70 — II classe L. 57.90

Milano-Brindisi
I classe L. 121.45 — II classe L. 85.05

Milano-Napoli
I classe L. 117.00 — II classe L. 81.90

Servizio con carrozze speciali di lusso

(Pullmann - Sleeping-cars - Carrozze a letti, ecc.)

Ai sopraindicati servizi diretti senza trasbordo sono anche assegnate le seguenti carrozze speciali di lusso, cioè:

Fra Milano e Roma circola nei due sensi una carrozza di lusso sistema Pullmann, con posti a letto comuni e camerini a due o tre letti oltre a gabinetti di toilette e ritirate separate per signori e signore, nonchè un salotto ad uso Buffet.

Prezzi per ogni posto, oltre i biglietti di 1ª classe:

Da Milano a Firenze	o viceversa	L.	11.50
» Firenze a Roma	»	»	9.50
» Bologna a Roma	»	»	15.00
» Milano a Roma	»	»	21.00

Fra Bologna e Roma, coi treni 7, 8, 48 e 49, circola nei due sensi una carrozza a letti.

Prezzi dovuti per ogni posto, oltre il biglietto di 1ª classe:

Da Bologna a Firenze	o viceversa	L.	4.15
» Firenze a Roma	»	»	9.85
» Bologna a Roma	»	»	14.00

Fra Milano e Napoli circola nei due sensi una carrozza con letti.

Prezzi per ogni posto, oltre il biglietto di 1ª classe:

Da Milano a Bologna	o viceversa	L.	6.75
» Milano a Ancona	»	»	13.10
» Milano a Foggia	»	»	23.10
» Milano a Napoli	»	»	29.25
» Bologna a Ancona	»	»	6.35
» Bologna a Foggia	»	»	16.40
» Bologna a Napoli	»	»	22.55
» Ancona a Foggia	»	»	10.05
» Ancona a Napoli	»	»	16.20
» Foggia a Napoli	»	»	6.20

NB. Per i percorsi intermedi fra due punti estremi è dovuta l'intera sopratassa.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA G. ROBIOLA.

ANNO XXI — Sabato, 21 Luglio 1888 — NUM. 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

CONVENZIONE
con la Società per le strade ferrate Meridionali
(20 giugno 1888)

(Continuazione e fine, vedi n. 28).

Art. 10. — *Applicazione della sovvenzione.*

L'applicazione della sovvenzione, di che al precedente articolo, alle linee, tronchi o tratti di linee, sarà fatta sulla lunghezza effettiva misurata nel modo seguente:

a) Se la linea, tronco o tratto di linea è compresa fra due stazioni estreme, già esistenti, la lunghezza sarà misurata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle medesime;

b) Quando una delle stazioni di un tronco o tratto di linea diventa provvisoriamente stazione terminale, detta stazione sarà compresa nella misura per tutta la lunghezza del suo binario principale di corsa;

c) Nella misurazione definitiva di ciascuna linea, da farsi dopo aperta intieramente all'esercizio, la lunghezza sarà computata nel modo stabilito alla lettera *a*) del presente articolo.

A favore della Società sarà ammessa una tolleranza del tre per cento in più sulla lunghezza complessiva di metri 436,700 di cui all'art. 2, per gli allungamenti, che eventualmente potessero derivare dalle varianti introdotte su proposta della Società, come all'articolo 6; a condizione però che nessuna linea risulti di una lunghezza superiore del 6 per cento a quella per essa indicata nell'art. 2, eccetto la Rocchetta Melfi-Potenza che potrà eccedere fino a cinque chilometri la lunghezza stabilita nell'art. medesimo.

Il di più, oltre il tre per cento complessivo od oltre il sei per cento per ciascuna linea, ferma l'eccezione di cui sopra, non sarà computato nè per l'applicazione della suddetta sovvenzione, nè per il pagamento di altro qualsiasi corrispettivo tanto di costruzione quanto di esercizio.

I tronchi che fossero comuni fra le due linee concesse con la presente convenzione, o fra una di queste ed un'altra linea, dovranno essere a due binari.

Per questi tronchi, fino alla lunghezza complessiva di otto (8) chilometri, si pagherà l'intera sovvenzione stabilita, secondo i casi, dall'art. 9 del presente contratto, e perciò nella misurazione i tronchi comuni saranno contati per la intera loro lunghezza, come se fossero due linee distinte ed imputate a ciascuna delle linee delle quali fanno parte.

Art. 11. — *Compenso per la provvista del materiale mobile e per gli studi.*

La sovvenzione chilometrica e la somma complementare pattuite all'articolo 9 comprendono altresì il compenso dovuto alla Società per la prima dotazione del materiale rotabile e di esercizio, che essa farà a proprie spese per l'ammontare di lire dodicimila per chilometro, secondo il programma da approvarsi dal Governo, fermo restandole, come per le altre linee della rete, l'addebito del relativo valore capitale, come è fissato dall'articolo 71 del capitolato annesso alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

Con la suddetta sovvenzione si intendono compensate anche le spese fatte dalla Società per tutti i progetti relativi alle linee di cui nella presente Convenzione; mentre da parte del Governo vengono gratuitamente ceduti alla Società tutti i progetti da esso studiati finora per le linee medesime.

Art. 12. — *Trasporti in servizio — Nolo di materiale mobile.*

Per la costruzione, il consolidamento, e in generale per tutti i lavori occorrenti alle linee indicate nel primo articolo della presente Convenzione, la Società è autorizzata a trasportare in servizio sulla intera Rete Adriatica in esercizio e sui tratti di nuova costruzione i materiali, attrezzi, e meccanismi ed oggetti di consumo, occorrenti alle medesime, come pure gli operai e le altre persone addette alla esecuzione e direzione dei relativi lavori e delle provviste.

Gli appaltatori pagheranno alla Società, a titolo di rimborso spese, e perciò da non computarsi nei prodotti dell'esercizio, la tassa di due centesimi per chilometro percorso

dalle persone o per tonnellata chilometrica degli oggetti di cui sopra trasportati per loro conto sulle linee della rete Adriatica in esercizio.

Restano ferme le disposizioni contenute nel primo e terzo alinea dell'articolo 39 del contratto di esercizio della rete Adriatica, per quanto riguarda la misura del nolo, dovuto dalla Società al Governo, per l'uso del materiale rotabile, durante il tempo che sarà adoperato nei trasporti in servizio sopra autorizzati, come pure per ciò che riguarda il computo delle percorrenze del medesimo materiale rotabile, agli effetti dell'articolo 19 del Capitolato di esercizio della rete Adriatica.

Art. 13. — *Esercizio durante il vigente contratto per la rete Adriatica.*

Dal giorno in cui si apre una linea, un tronco o tratto di linea, e fino alla scadenza del vigente contratto per la rete Adriatica, l'esercizio sarà fatto secondo il contratto e il capitolato per la rete stessa, approvati con legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), salvo quanto è in contrario stabilito con la presente Convenzione.

Nell'applicazione dell'allegato *F* le pendenze eccedenti il 25 per mille saranno considerate, come se fossero del 25 per mille.

I tronchi eventualmente comuni fra le nuove linee o fra alcuna di esse e quelle in esercizio o da costruirsi delle reti Adriatica e Mediterranea, saranno considerati come due tronchi distinti, per il computo del corrispettivo di esercizio; ma il corrispettivo totale sarà diminuito di lire settecentocinquanta per chilometro effettivo di tronco comune.

Saranno intieramente a carico della Società le spese di qualunque natura, necessarie per la buona manutenzione e conservazione e per il regolare esercizio delle linee concesse. In queste spese si comprendono tutte quelle necessarie per riparare i danni cagionati da vizî di costruzione, da casi fortuiti e di forza maggiore, incluse quelle di cui all'articolo 56 del Capitolato per la rete Adriatica.

Saranno pure a carico della Società le spese relative all'armamento delle linee e delle stazioni e quelle per i lavori, di cui al secondo comma dell'art. 59 del Capitolato annesso al contratto per l'esercizio della rete Adriatica, esclusi i raddoppiamenti delle linee. La Cassa per gli aumenti patrimoniali rimane esonerata da queste spese.

Gli ampliamenti, però, richiesti dall' incremento del traffico delle altre linee affluenti alle stazioni d'innesto, indicate all'articolo 8, e quelli resi necessari dagli eventuali innesti di nuove ferrovie in qualunque punto delle linee concesse con la presente convenzione, saranno dalla Società eseguiti a spese del proprietario di dette linee, come all'art. 8 del capitolato di esercizio per la rete Adriatica.

In compenso degli oneri indicati nel presente articolo, sarà pagata alla Società oltre i corrispettivi di cui all'art. 9, la somma annua di lire 200 per chilometro di linea, e cesserà il versamento annuo di lire 200 per chilometro nel fondo di riserva per i casi di forza maggiore, stabilito dall'articolo 73 del Capitolato per la rete Adriatica.

Alla rinnovazione del materiale metallico di armamento sarà provveduto mediante il fondo speciale di riserva, a tale effetto istituito coll'articolo 22, n. 2, del contratto per l'esercizio della rete Adriatica, ma si terranno conti separati per le linee di cui nella presente Convenzione, e per il tronco Candela-Rocchetta Melfi, agli stessi effetti di cui nei due ultimi paragrafi dell'articolo 23 del suddetto contratto.

Qualora occorressero ricambi al materiale d'armamento, fornito dal Governo, nei primi cinque anni di impiego, vi si provvederà a spese dei fornitori, a norma della garanzia stipulata in proposito dal Governo nei contratti relativi.

Art. 14. — *Esercizio al cessare del contratto per la rete Adriatica.*

Qualora, al cessare dell'esercizio della rete Adriatica, il Governo non si valga della facoltà di riscatto, a' termini dell'articolo 8 del vigente contratto, saranno aggiunte alla rete delle strade ferrate Meridionali, quale era costituita prima del 30 giugno 1885, le linee: Rocchetta Melfi-Potenza, Rocchetta Melfi-Gioia del Colle, Solmona-Isernia, Barletta-Spinazzola, e, se lo crederà opportuno, anche la linea Lecco-Colico.

Sarà pure aggiunto alla rete Meridionale, per gli effetti dell'esercizio, il tronco Candela-Rocchetta Melfi, di chilom. undici, che la Società esercita a termine del vigente contratto per la rete Adriatica.

La dotazione di materiale rotabile, attrezzi ed approvvigionamenti, che resulterà assegnata per ciascun chilometro della rete Meridionale a termini dell'articolo 48 del vigente contratto, sarà estesa, senza spesa per la Società, anche alle linee di cui sopra, aggiunte in virtù della presente Convenzione alla rete medesima, ma con l'espressa condizione che, allo spirare della concessione, la Società restituirà gratuitamente al Governo un ugual valore di materiale mobile, attrezzi ed approvvigionamenti, derogando, per quanto si riferisce alle linee contemplate nella presente Convenzione, e nei limiti qui indicati, al secondo paragrafo dell'art. 16 del capitolato annesso alla convenzione approvata con legge 21 agosto 1862, n. 763, per la concessione delle strade ferrate Meridionali.

La Società riceverà ed eserciterà le dette linee ed il detto tronco con gli stessi patti, colle stesse condizioni e oneri, come se avessero fatto parte della rete Meridionale antecedentemente alla stipulazione del contratto per l'esercizio della rete Adriatica, salvo quanto è stabilito qui appresso.

Il corrispettivo per l'esercizio sarà regolato secondo le disposizioni dell'articolo 73 del capitolato per la rete Adriatica (salvo l'applicazione dell'allegato *F*, com'è prescritto al § 2° del precedente articolo), e la somma, che in base al suddetto articolo 73 del capitolato, sarebbe dallo Stato assegnata ai fondi di riserva ed alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, verrà, da quell' epoca in poi, devoluta alla Società, la quale assumerà a suo carico i corrispondenti oneri.

Art. 15. — *Riscatto della linea Lecco-Colico. Riscatto delle altre linee.*

Il Governo, al cessare dell'esercizio per la rete Adriatica, avrà facoltà di riscattare la linea Lecco-Colico, continuando a corrispondere alla Società la sovvenzione chilometrica di L. 20,500 stabilita nell'art. 9 della presente Convenzione, nei modi contemplati al paragrafo seguente.

Procedendosi dal Governo al riscatto della rete Meridionale, e privandone la Società del relativo esercizio, cesserà per essa anche l'obbligo di esercitare le linee che formano oggetto della presente Convenzione, le quali dovranno essere riconsegnate allo Stato, nelle condizioni stabilite dal vigente contratto di esercizio. Saranno però sempre dovuti alla Società i corrispettivi pattuiti all'articolo 9 della presente Convenzione, per il tempo concordato, ma il relativo pagamento sarà fatto con le norme fissate all'articolo 18 del capitolato annesso alla Convenzione 25 agosto 1862, autorizzata con legge 21 agosto 1862, n. 763, ed approvata con regio decreto 28 agosto 1862, n. 804.

Avvenendo i riscatti, di cui nel presente articolo, la Società consegnerà gratuitamente al Governo un valore di materiale mobile, attrezzi ed approvvigionamenti, uguale a quello di cui nel terzo comma dell'articolo precedente.

Art. 16. — *Aumento del capitale sociale e delle obbligazioni.*

Per l'adempimento degli obblighi assunti colla presente Convenzione, la Società è autorizzata ad aumentare di 30 milioni il suo capitale in azioni ed a realizzarne il doppio in obbligazioni, a senso dei suoi statuti.

I versamenti fatti sulle azioni, saranno aggiunti al capitale sociale in azioni di cento ottanta milioni di lire, a tutti gli effetti di cui all' articolo 27 del vigente contratto per l'esercizio della rete Adriatica, fino a che continuerà ad essere in vigore il contratto medesimo.

Art. 17. — *Favore all'industria nazionale. Norme amministrative per la esecuzione di lavori e provviste.*

Alle provviste di materiale fisso e mobile, occorrenti alla costruzione ed all'esercizio delle linee che formano oggetto della presente Convenzione, saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 21 del vigente Capitolato per l'esercizio della rete Adriatica.

Ai lavori ed alle provviste, che la Società dovrà eseguire non a proprie spese, saranno estese le disposizioni che si applicano pei lavori e per le provviste di cui nella prima parte dell'articolo 65 del Capitolato predetto.

Art. 18. — *Vigilanza dei lavori.*

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione delle opere, secondo le disposizioni delle leggi e dei regolamenti sulle strade ferrate. La Società dovrà dare tutte le giustificazioni e spiegazioni di cui fosse richiesta, e somministrare tutti i mezzi di verificazione richiesti per eseguire scandagli nelle opere d'arte e nei fabbricati, ed in generale per lo esercizio del diritto di sorveglianza, che al Governo compete.

Art. 19. — *Tasse di registro.*

Agli effetti delle tasse di registro si applicherà l'articolo 44 del Capitolato annesso alla Convenzione 25 agosto 1862. Però, fino a che l'esercizio sarà fatto in base alla Convenzione per la rete Adriatica, approvata con la legge 27 aprile 1885, per quanto riguarda l'esercizio delle linee, si applicherà l'art. 45 del contratto, approvato con le legge stessa.

Art. 20. — *Cessione della concessione.*

La Società, senza esserne autorizzata per legge, non potrà cedere, nè in tutto nè in parte, la concessione, la costruzione o l'esercizio delle linee alle quali si riferisce la presente Convenzione.

Art. 21. — *Multe e premi.*

Qualora la Società, senza giustificati motivi di forza maggiore, tardasse a dare eseguita ed armata una linea o tronco di linea in modo da essere aperto al servizio dei viaggiatori e delle merci oltre il termine fissato dall' art. 3 della presente Convenzione, andrà soggetta ad una multa a favore del Governo. Questa multa sarà nella misura di un quarto della sovvenzione chilometrica propria stabilita dall'art. 9, per ogni chilometro di cui sia ritardata l'apertura, e in ragione del tempo, per il quale duri il ritardo.

Il Governo preleverà l'ammontare delle multe, nelle quali incorresse la Società, sugli altri corrispettivi dovuti alla medesima.

Qualora il Governo ordini l'apertura anticipata al servizio dei viaggiatori e delle merci di qualche tronco o tratto di linea, decorrerà dal giorno di apertura la sovvenzione propria pattuita all'art. 9, per i chilometri aperti in anticipazione.

Art. 22. — *Controversie — Arbitrati.*

Qualora sorgano controversie per la interpretazione o l'esecuzione del presente contratto, in quanto riguardano le costruzioni, la Società dovrà rivolgersi direttamente al Ministro dei Lavori Pubblici, al quale spetterà di decidere in proposito.

Nel caso di discrepanza fra il Ministro ed il Concessionario, le controversie, che fossero di competenza della autorità giudiziaria, saranno deferite ad un giudizio di arbitri, da nominarsi, di volta in volta, in numero di cinque.

Il Governo e la Società nomineranno due arbitri ciascuno; i quattro eletti procederanno di accordo alla nomina del quinto, al quale spetterà la presidenza del collegio arbitrale, che avrà sede in Roma.

In caso di disaccordo, il quinto arbitro sarà nominato dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Gli arbitri pronuncieranno secondo le regole di diritto, ma le parti potranno d'accordo, caso per caso, autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori. Però nelle quistioni tecniche relative alla esecuzione dei lavori, la cui definizione sia urgente, gli arbitri pronuncieranno come amichevoli compositori.

Art. 23. — *Validità della Convenzione — Sua decorrenza.*

La presente Convenzione avrà effetto dal 1° settembre 1888, ma non s' intenderà definitiva nè valida, se non sarà stata accettata dall'Assemblea generale degli azionisti della Società, ed approvata per legge.

Fatto in Roma quest'oggi venti giugno dell' anno mille ottocento ottantotto in doppio originale.

Sottoscritti all'originale: (*Seguono le firme*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

Sedicesimo Rapporto

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1887.

(*Cont., v. n. 28*)

Il *fondo di rinnovazione* che il 1° gennaio 1887 si elevava a . . . . . L. 2,677,344.47
si accrebbe durante l'esercizio del versamento ordinario del 1887 di . . . . » 698,573.61
degli interessi del suo capitale . . » 104,830 —
Totale L. 3,480,748.08

Per contro furono prelevate per rifacimento della soprastruttura . L. 238,744.15
per rinnovazione del materiale rotabile . . . . » 37,105.30
in totale L. 275,849.45
meno il prodotto della vendita del materiale vecchio . » 37,456.25 L. 238,393.20

Situazione al 31 dicembre 1887 . L. 3,242,354.88

Il *fondo di riserva* per casi straordinari, che al 1.o gennaio 1887 toccava a . . . L. 483,123 20
si accrebbe durante l'esercizio del versamento ordinario, ossia del 5 0[0 del prodotto netto dopo la dotazione del fondo di rinnovazione » 109,360.10
e degli interessi del suo capitale » 20,240 —

Situazione al 31 dicembre 1887 . L. 612,723.30

Per l'aumento d'un terzo degli interessi dei capitali disponibile, il *fondo di costruzione* che al 1.o gennaio 1887 era di . . . . L. 1,006,825.13
si accrebbe durante l'esercizio di . » 134,539.42

Situazione al 31 dicembre 1887 . L. 1,141,364.55

In seguito all'aumento del capitale-azioni, questi stanziamenti sono ormai soppressi.

I *fondi speciali* (fondi di rinnovazione, fondi di riserva e fondi di costruzione) accumulati dall' apertura della linea al servizio diretto, raggiungevano alla fine del 1887 la somma di . . . . . . L. 4,996,442.73

Circa il *conto di capitale* aggiungiamo qualche osservazione.

Come fu detto nel nostro ultimo Rapporto di gestione (pag. 41) il Dipartimento Federale ha reclamato, dopo la chiusura dei conti del 1886, nuove diminuzioni sull'attivo (conto di costruzione); queste riguardavano anzitutto una spesa di L. 22,071.84 che non era stata riconosciuta come costo di nuova costruzione nel senso della legge federale.

Il saldo del conto di capitale del 1886 che toccava a . . . . L. 11,548,105.11
s'accrebbe nel corso dell'anno, per il versamento di capitali (in seguito alla conversione delle obbligazioni 5 0[0 in 4 0[0, di . L. 7,597,000 —
per prelevamenti sul prodotto dell'esercizio » 355,858.72
per proventi di vendite e rimborsi . » 50,100.26
Totale L. 19,551,064.09

Di tal somma furono spese:
per ammortamento e rimborso di capitali . . . L. 7,071,700 —
per costruzioni . . » 367,997.67
per perdite sul corso delle obbligazioni 4 0[0 . . » 782,691.15
per deprezzamento dei fondi disponibili . . . » 6,119.30 L. 8,228,508.12

resta a saldo al 31 dicembre 1887 . L. 11,322,555.97

Riporto L. 11,322,555.97

da cui bisogna inoltre dedurre:
gli importi dei lavori che non erano ancora terminati alla fine dell'anno contabile e di cui, per conseguenza, il conto di costruzione non può ancora essere contabilizzato . . L. 1,729,630.41

saldo reale del conto di capitale al 31 dicembre 1887 . . . . . . L. 9,592,925.56

somma eguale a quella dei capitali di costruzione disponibili.

Circa ai prodotti delle vendite e rimborsi (proventi del conto di costruzione) aggiungeremo a titolo di schiarimento che la somma di L. 50,100 26 si decompone così:

indennità per cessione di terreno alla funicolare di Lugano	L. 3,000 —
ricavo da rivendita di terreno	» 15,254.03
ricavo dalla vendita d'oggetti d'impianto del gran tunnel	» 3,509.65
ammortamento di spese di costruzione nel 1886	» 22,071.84
ammortamento di spesa di costruzione nel 1887	» 6 264.74
Totale, come sopra,	L. 50,100.26

Le spese di costruzionne, ripartite secondo il formulario di conto, sono le seguenti:

Direzione tecnica	L. 15,927.42
espropriazioni	» 10,597.45
lavori di terra e d'arte	» 72,086.11
binario in ferro	» 14,984.70
edifici	» 128,318.92
istallazioni meccaniche	» 45,359.65
telegrafo di servizio	» — —
chiusure e cancellate	» 4,325.40
inventario	» 66,398.02
soccorsi	» 10,000 —
Totale	L. 367,997.67

Lo stato delle *cauzioni*, paragonato a quello del 1886 era alla fine dell'anno il seguente:

	1886	1887
1. Cauzioni di impresari e fornitori . . . . . L.	855,211.10	1,042,842.85
2. Cauzioni di funzionari ed impiegati . . . . »	1,906,891.28	1,877,335.76
3. Deposito fatto da 22 Amministratori, secondo l'art. 41 degli Statuti della Compagnia del Gottardo . . . . . »	220,000 —	220,000 —
4. Cauzione dei membri del Consorzio per la conversione del capitale-obbligazioni 5 0[0 »	1,761,150 —	2,256,700 —
5. Cauzione dei signori fratelli Reitzes per le nuove azioni »	— —	1,000,000 —
Totali L.	4,743,252.38	6,396,878.61

Le cauzioni di servizio (n. 2), accumulate col mezzo di ritenute sopra gli assegni, sono poste ad interesse nella Cassa di risparmio e prestiti del cantone di Lucerna; ciascun depositante ha il suo speciale libretto. Quando l'importo delle cauzioni ha completato il valore stabilito dagli statuti, esse sono considerate come cauzioni reali (carte valori).

L'Associazione mutua di cauzione dei funzionari ed impiegati (n. 2) contava al 31 dicembre 1887 membri 578 (493 nel 1886) con cauzione per lire 888,500 in totale. Il deposito formato dai premi e dalle contribuzioni d'entrata si elevava alla fine del 1887 a L. 2901.34 (il *minimum* è, secondo l'art. 10 degli statuti, del 2 0[0 della somma totale delle cauzioni, ossia L. 1777) di cui 2871.74 sono poste ad interesse nella Cassa di risparmio e prestiti del Cantone di Lucerna. Il libretto si trova al deposito dei valori della Compagnia; l'importo di L. 29.60 è nella cassa del contabile dell'Associazione. Nel corrente esercizio, la Associazione non ebbe a fare alcun imprestito per causa d'indennità.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Consiglio e Assemblea della Mediterranea.

Ieri mattina (20) si riunì a Milano il Consiglio di Amministrazione della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo. Presiedeva il conte Belinzaghi ed erano presenti diciotto Consiglieri.

Il presidente commemorò l'amministratore comm. Bondi, mancato ai vivi il 30 scorso giugno, annunciando di aver già, a nome dell'intero Consiglio, trasmesso alla famiglia le condoglianze per la dolorosa perdita.

Il Consiglio approvò poi la relazione da farsi alla Assemblea, convocata per lo stesso giorno, allo scopo di approvare il nuovo testo della convenzione stipulata col R. Governo per la costruzione di alcune linee complementari.

Udite poi le informazioni date dal Direttore Generale sulle pratiche in corso col Comitato della ferrovia Roma-Viterbo, il quale offre alla Mediterranea di rilevare la concessione per la costruzione ed esercizio della linea medesima, il Consiglio autorizzò la Presidenza e la Direzione Generale a proseguire tali trattative ed a concluderle, stipulando la relativa convenzione. (Vedi *Notizie Italiane*).

Il Consiglio ratificò poi le nuove nomine di Agenti in pianta stabile, già approvate dal Comitato, con decorrenza 1° luglio andante, e per l'importo complessivo di L. 57,674.

Infine si occupò degli affari correnti, concedendo autorizzazioni a procedere ed approvando contratti e variazioni nel personale.

><

Alle ore 1.30 pom. di ieri si riunì pure l'Assemblea generale straordinaria degli azionisti della predetta Società a Milano.

Il Presidente, dopo aver annunciato che erano presenti 52 azionisti, rappresentanti n. 116,372 azioni e con diritto a 23,085 voti, dichiarò validamente costituita l'Assemblea. Chiamò quindi a fungere da scrutatori i signori Don Fabrizio Colonna principe di Avella ed Erminio Vogel, che risultavano possessori o rappresentanti del maggior numero d'azioni, ed il cav. Scolari all'ufficio di segretario.

Venne data lettura della relazione in questi termini:

Signori,

La Commissione nominata dalla Camera dei Deputati per esaminare il progetto di legge sui provvedimenti ferroviari avendo chiesto parecchie modificazioni alla Convenzione stipulata dal Governo con questa Società il 22 scorso marzo, il vostro Consiglio ha creduto bene di accettare tali varianti, le quali del resto non alteravano sostanzialmente la base finanziaria del contratto.

In data del 21 Giugno p p. venne pertanto firmata a Roma una nuova Convenzione da sostituirsi alla primitiva. Le modificazioni introdotte risultano dal confronto dei due testi qui allegati.

Avendo ora entrambi i rami del Parlamento approvato il disegno di legge, non manca che la vostra adesione al nuovo testo perchè la Convenzione possa essere sottoposta alla Sovrana sanzione e promulgata per legge.

Abbiamo quindi l'onore di proporvi l'approvazione della Convenzione stipulata col Governo il 21 Giugno u. s. per la

costruzione delle linee Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte S. Venere, Cornia-Piombino, Cuneo-Saluzzo, in sostituzione di quella stipulata il 22 marzo e approvata nella Assemblea generale straordinaria delli 11 aprile anno corrente, ferme rimanendo le altre risoluzioni adottate in detta Assemblea.

Dopo ciò l'Assemblea adottò all'unanimità la seguente risoluzione:

« L'Assemblea, udita la relazione del Consiglio:

« Conferma le deliberazioni prese nell'adunanza delli 11 aprile a. c. circa le modificazioni allo Statuto e i provvedimenti finanziarî, occorrenti per l'esecuzione della Convenzione stipulata col R. Governo per la costruzione delle linee: *Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-P. S. Venere, Cornia Piombino, Cuneo-Saluzzo*, ed approva il nuovo testo della convenzione stessa, firmato il 21 giugno p. p., da sostituirsi a quello in data 22 marzo, approvato nella predetta adunanza. »

Pubblicheremo nel prossimo numero la Convenzione.

><

Assemblea delle Meridionali.

Ieri, come abbiamo preannunciato, ebbe luogo a Firenze l'Assemblea degli azionisti della Società delle strade ferrate Meridionali per l'approvazione del nuovo testo della Convenzione (20 giugno 1888) la cui pubblicazione, iniziata nel precedente numero, ha termine nel presente. Erano presenti 109 azionisti rappresentanti 615,617 azioni.

L'Assemblea approvò all'unanimità le modificazioni introdotte nella primitiva convenzione del 18 gennaio, e autorizzò poscia il Consiglio d'Amministrazione a procedere al riordinamento delle Casse pensioni e Casse soccorso degli impiegati.

><

Ferrovie Complementari in costruzione.

Riceviamo da Salerno le seguenti informazioni relative a tronchi delle ferrovie complementari in costruzione:

1. *Tronco Vallo-Pisciotta* (linea Battipaglia-Castrocucco). — Durante il mese di giugno p. p. i lavori vennero spinti con molta alacrità fra Vallo ed Ascea, in guisa che possono ritenersi ultimati, eccezione fatta per l'armamento. Nel tronco Ascea-Pisciotta i lavori progredirono con mediocre attività, specie quelli delle opere d'arte;

2. *Tronco Teggiano-Casalbuono* (linea Sicignano-Castrocucco). — I lavori di questo tronco si trovano in discreto stato di avanzamento, e, quantunque restino ancora da eseguire otto chilometri di posa di armamento e la sistemazione di tutta la parte eseguita, pur tuttavia si prevede che verso la fine del corrente mese lo stato dei lavori potrà permettere la visita di ricognizione per l'apertura del tronco all'esercizio, ciò però quando siano in tempo somministrati gli scambi ed i meccanismi fissi per le stazioni;

3. *Tronco Fratte-Capezzano* (linea Salerno-San Severino). — I lavori in questi ultimi tempi hanno preso un maggior sviluppo. Tutte le trincee, meno una, sono in corso di scavo; continuano i lavori al ponte sull'Irno e si sono iniziate anche alcune opere minori ed altre di consolidamento; proseguirono i lavori delle case cantoniere. L'opera più importante del tronco è la galleria elicoidale, denominata delle Fratte, lunga m. 2396.03. Il suo stato di avanzamento al 1° del mese corrente era il seguente: *Scavo* piccola sezione: m. 208; allargamento in calotta, metri 157; grande sezione, m. 50; *muratura:* calotta m. 126; piedritto destro, m. 30; piedritto sinistro, metri 36; arco rovescio, m. 32.

><

Ferrovia Catanzaro-Stretto Veraldi.

In evasione all'incarico avuto dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate nell'aprile del 1886, la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione governativa i progetti esecutivi della tratta da Marcellinara a Sant'Eufemia della ferrovia da Catanzaro allo Stretto Veraldi.

Per comodità di studio la suddetta tratta venne divisa in tre tronchi, cioè: Marcellinara-Valle Gaccia di m. 8,034.70; Valle Gaccia-Nicastro di m. 8,481.71; Nicastro-Sant'Eufemia di m. 7,789.99. La lunghezza della intera tratta risulta quindi di m. 24,306.40.

Il progetto dell'ultimo dei tronchi precitati, che comprende l'allacciamento della linea Catanzaro-Stretto Veraldi con quella da Eboli a Reggio, venne redatto in conformità a quanto in tale proposito venne prescritto dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici col suo voto del 25 gennaio del corrente anno, sui progetti esecutivi della tratta Sant'Eufemia-Rosarno.

L'importo totale di ciascun tronco risulta come segue:

1° tronco	Marcellinara-Valle Gaccia .	L.	5,910,000
2° »	Valle Gaccia-Nicastro . .	»	4,547,000
3° »	Nicastro-Sant'Eufemia . .	»	1,760,000
	Totale	L.	12,217,000

Il costo medio chilometrico di ciascun tronco e quello della intera tratta, risulta quindi di lire 735,560 pel primo tronco; di L. 536,090 pel secondo; di L. 225,930 pel terzo e di L. 503,000 in totale.

><

Ferrovia Gravellona-Toce-Domodossola.

Sappiamo essere imminente l'apertura all'esercizio del tronco Gravellona-Toce-Domodossola, che ancora manca a completare la linea Novara-Domodossola. Il Municipio di quest'ultima città si prepara a festeggiare il fausto avvenimento ed ha fatto già istanza per un treno speciale d'inaugurazione.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.

Ci consta che la Società del Mediterraneo ha trasmesso al Regio Ispettorato generale, per l'occorrente approvazione, il progetto esecutivo dell'8° tronco della linea Aulla-Lucca, compreso fra Casola e Fivizzano. La lunghezza complessiva di detto tronco è di metri 9.481.32 e l'importo preventivato risulta di L. 6,698,000.

Non sapendo in che modo il Governo intenda far eseguire il lavoro, il progetto fu redatto in forma tale da potersi prestare tanto nel caso di asta pubblica, quanto in quella di licitazione privata.

><

Ferrovia Sassari-Alghero.

Sui lavori di costruzione della ferrovia da Sassari ad Alghero, della lunghezza di chilometri 34, ci giungono da Cagliari le seguenti informazioni. I lavori della linea medesima sono molto avanzati avuto specialmente riguardo alla circostanza che furono iniziati soltanto nel gennaio del corrente anno. I movimenti di terra sono pressochè compiuti, e così pure le opere d'arte alle quali mancano però le travate metalliche. Le chiusure della linea sono fatte in generale con muretti a secco.

Si sta provvedendo il pietrisco per la massicciata. I fabbricati sono in via di costruzione e parecchie case cantoniere, con la stazione di Olmedo hanno le murature completamente ultimate.

Anche i lavori di costruzione della stazione di Alghero procedono con molta attività. Appena compiuti gli accordi in corso fra la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde, e la Società Italiana per le strade ferrate secondarie della Sardegna in ordine alle stazioni comuni, saranno attivati i lavori necessari per l'innesto della linea nella stazione di Sassari. La spesa complessivamente finora erogata nella esecuzione dei lavori della linea e nelle relative provviste ammonta a L. 1,800,000.00.

><

Servizio di navigazione sul Lago Maggiore.

Sappiamo che il Ministero dei Lavori Pubblici, col mezzo della R. Prefettura di Novara ha fatto notificare alla Ditta Fratelli Mangilli che ai medesimi viene concesso il servizio di navigazione sul Lago Maggiore, per la durata di un quinquennio, compreso fra il 19 luglio del corrente anno ed il 19 luglio del 1893.

><

Binario al Lago di Como.

Ci scrivono da Como che quel Municipio e quella Camera di Commercio ed Arti hanno instato presso S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici affinchè si provveda a soddisfare i bisogni del commercio locale mediante la esecuzione di un binario di comunicazione fra la ferrovia ed il lago, pel quale già esistono parecchi progetti senza che alcuno venga attuato, a causa principalmente della spesa considerevole che per la loro esecuzione sarebbe d'uopo di erogare.

I prefati corpi morali opinano appunto che, i progetti finora studiati essendo troppo dispendiosi, assai poco probabile ne riesce l'esecuzione. A loro giudizio converrebbe ridurre i progetti medesimi a più modeste proporzioni, portandone la spesa al limite di mezzo milione, ciò che sarebbe possibile di ottenere quando nella costruzione della ferrovia da Lecco a Colico, partendo dalla stazione di Lecco, si regolasse il livello della strada in modo da poterne staccare, mediante regresso, un binario che condurrebbe al lago. Qui giunta la ferrovia, parecchie soluzioni sarebbero possibili pel carico e scarico dei battelli, non ultima delle quali potrebbe essere quella di prolungare il binario fino alla località detta *Maddalena* e precisamente fino al seno, costituente il porto di Lecco poco lontano dal luogo ove esiste l'attuale scalo pei battelli a vapore.

><

Viadotto sulla Linea Terontola-Firenze.

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa i risultati pratici da essa ottenuti per provvedere d'urgenza alla esecuzione di un viadotto in muratura attraverso alla frana di Santa Maria, al km. 255 della linea Terontola-Firenze, onde avere così modo di rendere sicura la lineaprima della prossima stagione invernale.

><

Stazione e Dogana di Vicenza.

Ci informano da Vicenza che quella Camera di Commercio ed Arti ha richiamato l'attenzione del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio sullo sviluppo straordinario raggiunto dall'industria in quella Città e sull'aumento del commercio di transito derivante dalle linee provinciali ed interprovinciali della Società Veneta, ed ha espresso il parere che l'attuale sviluppo dei binarî della stazione è insufficiente alle locali esigenze; manifestando in pari tempo il desiderio che gli impianti della stazione medesima vengano convenientemente ampliati, in guisa che possano corrispondere ai cresciuti bisogni del commercio.

La predetta Camera ha inoltre espresso il voto che venga ripresa in esame la questione del trasferimento della Dogana alla stazione, con che verrebbero esauditi i desiderii tante volte espressi dal ceto commerciale ed industriale della Città e Provincia.

Ci consta che, il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato le istanze della Camera di Commercio di Vicenza, al Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Stazione di Treviso.

Sappiamo che l'Ufficio governativo di Circolo ferroviario di Verona ha in massima dato parere favorevole sul progetto di ampliamento della stazione di Treviso, studiato dalla Società delle strade ferrate Meridionali, avendolo riconosciuto rispondente ai reali bisogni della stazione medesima. L'ufficio stesso ha però suggerito alcune varianti aventi lo scopo di migliorare il progetto del quale trattasi.

><

Stazione di Boves.

Con Decreto ministeriale del 14 scorso giugno è stato approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto presentato dalla Società Mediterranea per l'ampliamento della stazione di Boves sul tronco da Cuneo a Borgo S. Dalmazzo, ed autorizzata la relativa spesa di L. 29,450.

><

Fermata sulla linea Rho-Sesto-Calende.

Il R. Ispettorato generale ha approvato la convenzione intesa tra la Società esercente la rete Mediterranea e il comune di Arsago per l'impianto di una fermata a servizio viaggiatori alla garetta n. 27 bis della linea Rho-Sesto-Calende, fra le stazioni di Gallarate e Somma.

La nuova fermata sarà denominata *Casorate Sempione.*

><

Biglietti di andata e ritorno.

Veniamo assicurati che la Società delle strade ferrate Meridionali avrebbe chiesto al R. Ispettorato generale

di essere autorizzata a revocare la disposizione mercè la quale, in via di esperimento, veniva concessa la corrispondenza con biglietti di andata e ritorno fra Rovigo ed Este e viceversa; e ciò pel fatto che durante il periodo di prova, l'esperimento non ha dato risultati soddisfacenti.

><

Pei maestri elementari.

La riduzione di tariffa pei viaggi dei maestri elementari, sarà quella stessa progressiva secondo le distanze che è in vigore per gli impiegati delle Amministrazioni provinciali dello Stato.

Ne fruiranno i maestri e le maestre, effettivi ed in attività di servizio, addetti alle scuole elementari comunali ed agli asili infantili dipendenti dai Comuni del regno, per un solo viaggio a motivo di istruzione, nel periodo dal 1° luglio al 31 ottobre di ciascun anno.

Sperasi di poter mandare ad effetto, col 1° agosto prossimo, questo provvedimento quale e non altrimenti, è stato esso concordato nelle conferenze che di questi giorni sonosi tenute a Roma presso il R. Ispettorato generale delle strade ferrate, tra i delegati del medesimo, del Ministero della pubblica istruzione e delle tre grandi Società ferroviarie.

><

Tariffe.

Con Decreto firmato il 28 giugno u. s. dai Ministri pei Lavori Pubblici e per l'Agricoltura, Industria e Commercio, venne, su proposta della Società esercente la rete Mediterranea, autorizzata l'istituzione della tariffa comune n. 142 grande velocità pel trasporto di merci in genere, articoli di messaggeria, derrate e prodotti alimentari da Milano Centrale, Torino P. Nuova e P. Susa a Parigi e viceversa.

I prezzi di trasporto, comprese le spese di carico, scarico e di stazione, nonchè l'imposta governativa italiana, ma non comprese quelle pel compimento delle formalità doganali al confine, sono i seguenti:

N. 1.

Per spedizione di chilogrammi							Prezzi per tonnellata (1)	
Oltre 5 fino a 10	Oltre 10 fino a 15	Oltre 15 fino a 20	Oltre 20 fino a 25	Oltre 25 fino a 30	Oltre 30 fino a 35	Oltre 35 fino a 40	Oltre 40 fino a 200	Oltre 200
4.80	7	8.50	11	12	15	16	360	340
»	7	8.50	11	12	15	16	»	340

(1) Prezzo applicabile per frazione indivisibile di 10 kg.

N. 2.

Fino a 500 kg.	Oltre 500 fino a 5000 kg.	Per Vagone carico 5000 kg.	Per Vagone carico 10,000 kg.
	Per tonnellata		
238	230	180	160
»	»	180	160

N. 3.

Fino a 500 kg.	Oltre 500 fino a 5000 kg.	Per Vagone carico 5000 kg.	Per Vagone carico 10,000 kg.
	Per tonnellata		
212	210	165	140
212	210	165	140

I prezzi suesposti non sono applicabili che quando nel documento di trasporto sia richiesta la *tariffa comune o tariffa ridotta*. Il carico di un vagone può essere formato con merci diverse, a condizione che la spedizione sia fatta da un solo mittente per un solo destinatario.

><

Con recente decreto del Ministero dei Lavori Pubblici e di quello di Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata la riduzione del peso minimo tassabile per il carbone di legna o carbonella, da 5 a 4 tonnellate per i trasporti della detta merce a carico completo sulla ferrovia Arezzo-Fossato di cui nella tariffa speciale n. 2, P. V. con vincolo di peso, e nella tariffa speciale locale n. 3 P. V. con vincolo di peso per le spedizioni da Umbertide, delle merci di 3ª e di 4ª classe in destinazione di Arezzo e di Fossato.

><

Con altro recente decreto dei Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, venne disposto che nella nomenclatura delle merci annessa alle vigenti tariffe e condizioni di trasporto fra le ferrovie dell'Adriatico, del Mediterraneo e della Sicilia, sia autorizzata l'aggiunta della nuova voce: *colla vegetale gelatinosa*, con la indicazione della 5ª classe.

><

Siamo informati che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto alla approvazione governativa:

a) le tariffe per il servizio cumulativo italo-svizzero relative al trasporto di merci a grande e piccola velocità in servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera per la via del Gottardo;

b) le tariffe per il servizio cumulativo italo-germanico, relative ai trasporti di merci a grande ed a piccola velocità in servizio diretto fra l'Italia e la Germania per le vie del Gottardo, del Brennero e della Pontebba. Le nuove tariffe dovrebbero entrare in attività col 1° agosto p. v.

><

Sappiamo che fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico sono in corso le pratiche necessarie per ammettere alla Serie B della tariffa locale n. 204 le stazioni adriatiche e mediterranee al sud di Foggia e Napoli, ferma tenendo la percorrenza minima di 700 chilometri. Quanto prima verrà presentata regolare proposta all'approvazione del R. Ispettorato generale.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta per la concessione di un prezzo speciale per tonnellata-chilometro, a favore della Ditta Antonio Bagnara per le spedizioni di ardesie greggie da Recco a Roma, la quale assumerebbe l'obbligo di un minimo traffico annuale di 1000 tonnellate.

><

Consimile proposta la Società predetta ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato generale delle strade ferrate, a favore della Società per la industria ceramica Napolitana per le spedizioni di argille da Avellino a Napoli, con garanzia di trasporto minimo annuale di 6000 tonnellate.

><

Con altro Decreto degli stessi Ministri in data 13 corrente viene autorizzata l'aggiunta nella nomencla-

tura delle merci, annessa alle vigenti tariffe e condizioni dei trasporti per le ferrovie Mediterranee, Adriatiche e Sicule, della nuova voce *colla vegetale gelatinosa* con l'indicazione della 5ª classe.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere su una proposta di transazione fra il Governo e la Compagnia reale delle ferrovie Sarde per la costruzione del molo al Golfo degli Aranci, opinando che: la transazione contenuta nel verbale 3 febbraio 1888 possa essere tradotta in atto regolare, approvando nei modi di legge il nuovo progetto del molo di approdo suindicato che con l'osservanza del capitolato d'oneri già predisposto ed in base alle condizioni proposte si possa stipulare, giusta l'avviso del Ministero dei Lavori Pubblici, una regolare convenzione con la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde.

Il prefato Consiglio ha dato anche il suo parere sugli atti di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Girodo Antonio per la costruzione del tronco Tavagnasco-Quincinetto della ferrovia Ivrea-Aosta, opinando che possano essere approvati e che non sia il caso di applicazione di multa per ritardo frapposto dalla impresa stessa nel compimento dei lavori.

><

Apertura di gare.

Sappiamo che in data 14 corrente la Società del Mediterraneo ha aperta la gara per la costruzione delle impalcature metalliche sul torrente Agogna e sulle roggie Biraga, Peltrenga ed Agognola in dipendenza del raddoppiamento di binario fra Novara e Ponzana. Importo dei lavori appaltati L. 160,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 27 andante.

In data 16 corrente poi dalla Società stessa venne indetta la gara per appalto dei lavori di restauro del fabbricato viaggiatori della stazione di Livorno San Marco. Importo L. 8000. Le offerte dovranno essere presentate non più tardi delle ore 10 ant. del 30 corr.

><

Aggiudicazioni di gare.

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato Governativo ha approvato le seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta Di Lauro Antonio di Nocera l'impianto del deposito pel materiale fisso in stazione di Torre Annunziata, col ribasso del 25 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Bertoglio Virginio di Genova l'impianto di un 2° binario fra le stazioni di Ponzana e Novara col ribasso del 23.87 0|0;

Alla Ditta Malgaimi Carlo di Taggia la costruzione di un manufatto di 3 metri di luce al km. 72,872 della linea Genova-Ventimiglia, col ribasso del 16.50 0|0;

Alla Ditta Antonio Policastro da Corigliano la ricostruzione del fabbricato passeggieri di Mongrassano-Cervia, di cinque cantoniere ed altri fabbricati, col ribasso del 19.15.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviarî:

1. Domanda della Provincia di Ferrara per la concessione della ferrovia Ferrara-Codigoro-Magnavacca;

2. Variante al progetto della ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma per l'attraversamento delle cave governative di scogli presso Pozzuoli.

><

Approvazioni di spese pervenute dal R. Ispettorato generale alla Società Mediterranea:

L. 4300 per la sostituzione di una bilancia a ponte inservibile da 15 tonnellate con altra di nuovo modello da 30 tonnellate nella stazione di Pontecurone (linea Alessandria-Piacenza);

L. 3000 quale concorso nella spesa per prolungamento dell'argine della Castagna e formazione della sua testa murata, a miglior difesa della linea Valenza-Vercelli;

L. 1300 per completamento dei lavori necessarî ad una condotta d'acqua in stazione di Bonassola (linea Genova-Spezia);

L. 1600 per costruzione di un tavolato sul ponte delle quattro porte a Civitavecchia;

L. 1600 per l'impianto di un binario di comunicazione fra la prima e la seconda linea in stazione di Monza;

L. 15,127 per l'applicazione dei freni continui Westinghouse ed Henry a dieci carrozze-salons già munite della relativa condotta e la sostituzione delle ruote alle carrozze stesse.

><

Con Decreto ministeriale del 17 corrente è stata autorizzata a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali della rete Mediterranea, la spesa di lire 48,000 per l'applicazione dell'illuminazione a gas ricco, sistema Pintsch, a n. 8 carrozze di prima classe, 10 di seconda e 29 di terza e 4 bagagliai, destinati al servizio dei treni 241 e 244 fra Roma e Napoli.

><

Contratti colla Mediterranea.

Nella seduta tenutasi il 20 corrente dal Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta I. D. Ruggeri di Siena per fornitura di 19,270 traversi di legno quercia-rovere intermedî ordinari pel tronco Spezia-Pontremoli;

2. Colla Ditta Giuseppe Poccardi e C. di Torino per fornitura di 500 boccole in ghisa ad olio;

3. Colla Ditta Aubert e Pasquina di Torino per fornitura di 700 metri di stoffa di crine per vetture di 1ª e 2ª classe;

4. Colla Ditta Fratelli Strada di Milano per fornitura di Kg. 40,000 di brocche di filo di ferro;

5. Colla Ditta Luigi Egidi di Firenze per fornitura di m. c. 300 di legnami diversi di quercia-rovere per l'armamento sui ponti metallici;

6. Colla Ditta Giulio Conti di Milano per fornitura di Kg. 12,000 di ceralacca comune rossa, Kg. 120 di ceralacca fina e 3,000 scatole di ostie bianche per lettere;

7. Colla Ditta De Bernocchi Francesco per fornitura di Kg. 30,000 d'acqua ragia;

8. Colla Ditta De Ponti, Dugnani e C. di Milano, per fornitura di Kg. 20,000 d'acqua ragia;

9. Colla Ditta Augusto Courtial di Torino per fornitura di ghisa e ferro lavorati;

10 Colla Ditta Fratelli Rubiola di Torino per acquisto di mq. 72,055 di terreno occorrente per l'impianto della nuova stazione di smistamento a Torino;

11. Colla Ditta Valli Gilberto e Rosboch Pietro di Torino per fornitura di mobili di legno noce a lucido;

12. Colla Ditta C. Anselmi e C. di Napoli per fornitura di n. 6150 bandiere da segnalamento;

13. Colla Ditta Ramella Antonio di Susa per costruzione di un nuovo casello al Km. 62,583.62 della linea Bussoleno-Confine francese.

La mattina del 15 corrente moriva improvvisamente a Milano, ancor nel fiore della virilità il cav. GIUSEPPE MEDICI, ispettore nell'Agenzia del Movimento delle strade ferrate del Mediterraneo. Un lungo corteo lo accompagnava due giorni dopo all'ultima dimora, ed in tutti era profondo il cordoglio per la subitanea scomparsa di quel provetto funzionario, di quell'uomo che in ogni rapporto della vita sociale aveva saputo cattivarsi tante e così generali simpatie.

Ci piace riprodurre qui le parole piene d'affetto e di commozione che sulla sua tomba pronunciò l'amico cav. Noghera:

Mai come da qualche tempo la morte ha incrudelito nella nostra famiglia ferroviaria.

Pochi giorni sono ci abbandonava il Perucca, ieri il Cereda, oggi è il nostro Giuseppe Medici, che, vittima d'un fato miserando, nella virilità più vigorosa ci viene strappato d'improvviso, senza che ci fosse dato nemmeno il conforto del supremo addio.

Da alcuni giorni egli aveva cercato un ritemprante esercizio nelle passeggiate mattiniere a cavallo. E fu domenica che in una di queste, colto da repentino malore, forse da una sincope, precipitava di sella, ferendosi mortalmente alla testa! Raccolto quasi esanime e trasportato altrove pei pronti soccorsi, pochi istanti dopo spirava.

Meglio era per lui che la morte lo avesse incontrato sui campi di battaglia, quando nel 59 ai bei giorni della gloriosa epopea nazionale, militando egli volontario nelle Guide di Garibaldi, prestava generosamente il suo braccio alla Patria!

E invece no! Ora che premio ad una vita dedicata al coscenzioso adempimento de' suoi doveri, vagheggiava un tranquillo e meritato riposo, lontano da preoccupazioni affannose, nella pace ristoratrice dei campi e aveva perciò rinunziato ad un offertogli avanzamento, la morte lo attendeva per colpirlo a tradimento, quasichè l'aspetto della sua gagliarda ed aitante persona, l'avesse rattenuta dall'assalirlo di fronte!

Il cav. Giuseppe Medici da ben ventotto anni apparteneva all'Amministrazione delle ferrovie.

Entrato dapprima nella Società della Lombardia e dell'Italia Centrale nella quale ben presto conseguì il posto d'Ispettore, passò dappoi nella Società dell'Alta Italia e col cessare di essa in quella delle ferrovie del Mediterraneo.

Di modi franchi e schietti, di carattere mite, d'ingegno versatile, dotato di squisito gusto per l'arte e le lettere, ogni eletta manifestazione del bello aveva da lui conscie ammirazioni e sentiti entusiasmi. Il suo arguto e piacevole conversare lo faceva desiderato ed amato da quanti lo avvicinavano.

Per la bontà dell'animo suo che gli rifulgeva nello sguardo limpido e sereno, era caro ugualmente ai superiori ed ai dipendenti, a tutti inspirando affettuosa simpatia.

L'Amministrazione ferroviaria perde in lui un provetto ed integro funzionario, gli amici un amico leale e sincero la cui memoria vivrà imperitura e amaramente rimpianta.

Possano le numerose testimonianze d'affetto oggi tributate alla salma del povero Medici lenire l'acerbità del cordoglio della sua famiglia!

A me che ebbi con lui comuni le vicende per lunghi anni, un affetto quasi di fratello ci legava, a me l'Amministrazione che vivamente ne deplora la perdita deferiva il pietoso e tristissimo cómpito di porgergli l'estremo saluto.

Addio, dunque, lagrimato amico e collega, il doloroso abbattimento in cui ci piombò la tua morte, non consente altra parola al mio core angosciato.

Addio!

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 1038 occorrenti per l'acquisto e messa in opera di un nuovo ventilatore da 50 fuochi presso le nuove officine di Torino;

2. L. 3900 occorrenti per la sistemazione definitiva degli acquedotti all'argine Monvallina fra le progressive 30.197 e 30.243 della linea Oleggio-Pino;

3. Il progetto per il rifacimento in acciaio di m. 1114.97 di binario in ferro mod. *D* nella stazione di Bussoleno: spesa occorrente L. 9500, escluso il valore del materiale metallico d'armamento calcolato di L. 18,572.41;

4. L. 1200 occorrenti per l'applicazione di due dischi da segnalamento, piccolo modello, ai due estremi del binario di accesso al deposito delle locomotive in stazione di San Giuseppe;

5. L. 53,890 per la costruzione di muretti a secco di chiusura lungo il tronco da Roccasecca ad Arce della linea Avezzano-Roccasecca;

6. Proposta per il rifacimento in acciaio mod. V^4 in alcune tratte di binario, coi relativi scambi, nelle stazioni di Cecina e di Orciano, tuttora armate in ferro: la spesa occorrente rileva a L. 19,200, non tenuto conto del valore del materiale metallico di armamento calcolato in L. 40,291.41;

7. L. 41,000 occorrenti per il risanamento della massicciata sul tronco Milano (P. T.)-Corsico, fra le progressive 7,017 e 10,583, della linea Milano-Vigevano;

8. L. 8100 occorrenti per la costruzione di una tettoia in legname per uso del magazzino dell'Economato nella stazione di Santa Maria Capua Vetere;

9. Il progetto di rifacimento di ml. 2997 di binario in ferro mod. V^2 e n. 5 deviatoi pure in ferro dello stesso modello, da eseguirsi nella stazione di Civitavecchia, con materiale in acciaio del mod. V^4: la spesa all'uopo preventivata ascende a L. 32,200, non tenuto conto del valore del materiale metallico di armamento che è calcolato di L. 59,328.15.

— La predetta Direzione Generale ha inoltre sottoposto all'approvazione i seguenti *contratti:*

a) Il contratto colla ditta Migliorini Pietro di Chiavari per la costruzione di muro parasassi all'estremità est della stazione di Zoagli;

b) Il contratto colla ditta Azzario Eugenio di Pinerolo per lavori di riordino dei marciapiedi in stazione di Carmagnola;

c) Il contratto colla ditta Malgarini Carlo di Arma di Taggia per la costruzione di baracche provvisorie per ricovero

del personale di servizio lungo la linea da Genova a Ventimiglia;

d) Il contratto colla ditta Guarnieri Giustino di Roma per la costruzione di 13 garette in muratura pei guardiani del tronco Caianello-Roccaravindola nella ferrovia Caianello-Isernia;

e) Il contratto colla ditta Rosazza G. (Società) per la costruzione del 6° tronco della linea di circonvallazione di Milano;

f) Il contratto colla ditta Giandana Giuseppe di Lurago pei lavori di costruzione dei tronchi 4° e 5° della nuova linea di circonvallazione di Milano;

g) Il contratto colla ditta Alberto Antonio per lavori relativi al prolungamento del binario principale nella stazione di Sommariva-Bosco.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. Rifacimento in acciaio di m. 198 di binario in ferro e di un deviatoio modello Meridionale nella stazione di Pescara, spesa L. 2110;

2. Sostituzione di n. 60 sbarre di ferro alle attuali sbarre in legno e catene costituenti la chiusura di 30 passaggi a livello sulla linea Cremona-Mantova, spesa L. 7000;

3. Sistemazione degli uffici della sezione locomotive nelle officine del materiale mobile di Firenze, spesa preventivata L. 1785;

4. Impianto di una limatrice per metalli nell'officina di Foggia, spesa necessaria L. 3601.25,

5. Impianto nell'officina medesima di un tornio parallelo, con un preventivo di spesa di L. 5805;

6. Costruzione di un manufatto di luce m. 2.50 al chilometro 516.819 della linea Bologna-Otranto, spesa presunta L. 3500;

7. Sostituzione all'attuale apparecchio di sicurezza esistente in stazione di Codogno di altro apparato con un maggior numero di leve e del sistema idrodinamico Bianchi-Servettaz;

8. Rifacimento di 9750 metri lineari di binari in ferro modello *A* con rotaie d'acciaio modello *V 4*, fra le progressive 172 + 724 e 235 + 854 della linea Foligno-Terontola; lire 69,226;

9. Sistemazione dei binari nella stazione di Mestre; lire 332,792.70;

10. Impianto di un nuovo circuito telegrafico diretto fra Bologna e Venezia; L. 37,000;

11. Lavori ed impianti occorrenti per la sistemazione del magazzino officine della stazione di Bologna; L. 24,892;

12. Impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Ponte S. Marco, L. 17,838.83.

Ferrovia Modena-Vignola. — Di questa ferrovia, del cui stato dei lavori abbiamo fatto cenno nel numero 22 (2 giugno), possiamo ora annunziare che il 17 corrente le Autorità governative procedettero alla visita dei quindici ponti della nuova linea e li riconobbero in perfetta regola.

Assistevano alla visita i principali personaggi di Vignola e di Modena.

Il giorno 24 corrente avrà poi luogo il collaudo dell'intera linea coll'intervento delle Autorità e della stampa.

Il treno inaugurale partirà alle ore 7 ant. dalla stazione della ferrovia Modena-Sassuolo.

Ferrovia Roma-Viterbo. — I rappresentanti il Consorzio per la linea diretta Roma-Viterbo si sono riuniti il 15 corrente a Roma nelle sale della Prefettura ed hanno presa la seguente deliberazione:

« L'Assemblea, udite le comunicazioni del Comitato esecutivo, delibera di domandare al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Roma-Viterbo per Bracciano-Capranica e Vetralla secondo il progetto Salvini colle modificazioni proposte dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo che, senz'alterare il tracciato, migliorano notevolmente la pendenza ed il raggio delle curve: ferma rimanendo possibilmente la partenza della linea ai Prati di Castello.

« Delibera di domandare al Governo insieme alla concessione il sussidio di lire tremila a chilometro per 70 anni, a norma della legge 24 luglio 1887.

« Delibera che la diramazione per Ronciglione, resa necessaria dal voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici e già compresa nello studio Salvini e della Mediterranea come parte integrante della linea, debba esser compresa nella domanda del sussidio chilometrico, e costruita insieme alla linea principale.

« Dà finalmente mandato al suo Comitato esecutivo di redigere la convenzione per la subconcessione della costruzione ed esercizio della linea Roma-Viterbo, salvo la ratifica della Assemblea generale. »

Tramways a vapore interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona. — Diamo il prospetto comparativo dei prodotti e delle spese di questa Società Anonima durante i tre ultimi esercizi:

		1885-86	1886-87	1887-88
Prodotti del traffico	L.	1,121,700	1,110,554	1,153,791
Spese diverse . .	»	817,081	795,203	775,350
Prodotti netti	L.	304,619	315,351	378,441
Interessi e saldi precedenti	»	13,176	62,260	69,478
Totale prodotti netti	L.	817,795	377,611	447,919
Servizio delle obbligazioni, diversi ed imprevisti	»	250,207	230,154	231,814
Beneficio netto	L.	67,588	147,457	216,105

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di giugno 1888, confrontato con quello dello stesso mese 1887, fu il seguente:

		Giugno 1888	Giugno 1887
Passeggieri trasportati;	Num.	83,000	82,838 —
» introito;	L.	278,000	277,843,59
Bagagli e cadaveri;	Tonn.	390	401 —
» introito;	L.	37,500	39,676.43
Bestiame trasportato;	Capi	3,540	4,400 —
» introito;	L.	9,500	8,682.98
Merce trasportata;	Tonn.	52,000	48,150 —
» introito;	L.	540,000	522,732.07
Introito complessivo;	L.	865,000	848,935.07
» chilometrico;	L.	3,251.88	3191.49
Spesa complessiva;	L.	430,000	399,434.21
» chilometrica;	L.	1,616.54	1,501.65
Introito netto;	L.	435,000	449,500.86

Nelle spese di esercizio non sono compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio e sono dedotti gli interessi per censi.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia funicolare elettrica sul Bürgenstock.* — Sabbato, 7 corrente, venne aperta al pubblico esercizio la ferrovia funicolare sul Bürgenstock. Questa ferrovia deve superare una differenza di livello di 435 m. (pelo

del lago 437 m.; albergo Bürgenstock 870 m.), il che fa nello spazio di 17 minuti di viaggio. A quanto scrive il *Luzerner Tagblatt*, la linea è costrutta eccezionalmente solida; in mezzo al binario corre una guida a sega doppia ed a denti alternati (sistema Abt, come alla funicolare di Lugano). I motori elettro-dinamici si trovano alla stazione superiore della funicolare e mettono in movimento il cordone metallico a cui sono attaccati i due vagoni. La pendenza massima della linea raggiunge il 57,7 0[0. Questa linea, costrutta a spese e per opera dei signori Bucher e Durrer, è destinata a mettere in diretta comunicazione il lago dei quattro Cantoni coll'elegante albergo di montagna « *Bürgenstock* » di proprietà dei sunnominati.

Ferrovie Svedesi. — Dalla *Zeitung des Vereins* riassumiamo le seguenti notizie riferentisi allo scorso anno 1887:

Alla fine di tale anno la Rete dello Stato misurava 2,485 chilometri aperti all'esercizio; 27 erano stati costrutti durante l'anno e 97 erano in corso di costruzione alla fine del medesimo. I prodotti toccarono a 18,450,747 corone, ossia lire 24,539,130, e le spese di esercizio a corone 13,102,205 ossia lire 17,425,932; l'eccedenza dei prodotti, versati nella cassa dello Stato, rappresenta il 2.16 per cento del capitale di costruzione.

Dal 1883, anno nel quale fu pagato un interesse del 3.40 per cento sul capitale di costruzione, le eccedenze continuarono a diminuire; e, siccome la maggior parte degli imprestiti svedesi per le strade ferrate furono contratti al tasso del 4 o del 3 1[2 per cento, così il pubblico Tesoro ha dovuto fornire ogni anno considerevoli somme per il pagamento degli interessi.

Alla fine del 1887 le strade ferrate private misuravano 4,738 chilometri aperti all'esercizio, dei quali 87 aperti nel corso dell'anno stesso; alla fine di questo eranvi 545 chilometri in costruzione. I proventi brutti sommavano a corone 18,287,730 ossia L. 24,312,770 equivalenti a L. 14.22 ossia corone 10.69 per giorno e per chilometro.

La lunghezza totale delle ferrovie svedesi in esercizio, al principio dell'anno corrente era adunque di 7,223 chilometri, mentre 642 chilometri erano in costruzione. Tutte le ferrovie dello Stato e 3,417 chilometri di ferrovie private sono a scartamento normale di m. 1,435; le rimanenti ferrovie private hanno ben sei differenti misure di scartamento del binario.

Ferrovie Turco-Bulgare. — Il Governo bulgaro si è dimostrato risoluto ad assumere ad ogni costo l'esercizio della linea Bellova-Vakarel, che, a quanto sostiene, gli spetta in base ai trattati internazionali ed alla legge ferroviaria bulgara; esso pretende pure l'esercizio del tronco Bellova-Sarambey. Il Governo, pure, accetterebbe le condizioni stipulate fra la Turchia e la Società francese pel raccordamento, ritenendo nulla la convenzione fra queste avvenuta; convenzione di cui abbiamo fatto cenno nel numero precedente.

L'esercizio governativo, intanto, cominciò sin dal 15 onde valersi del fatto compiuto.

Ma la Porta ha protestato contro la presa di possesso, da parte del Governo bulgaro, della ferrovia di raccordamento, dichiarando che essa è proprietà della Turchia. A vero dire è la Compagnia che ha protestato presso la Porta, sollecitando l'intervento dell'ambasciatore francese; d'onde le spiegazioni chieste dalla Porta. Si crede che il Governo bulgaro risponderà che è prontissimo a venire a trattative con la Porta; purchè questa gli riconosca il diritto all'esercizio della linea, non essendo ammissibile che in Bulgaria le ferrovie non debbano essere autonome.

Un ultimo telegramma, infatti, dell'*Agenzia Stefani* in data 19 da Bucarest annuncia che la presa di possesso, da parte della Bulgaria, della ferrovia di congiunzione Bellova-Vakarel, costruita a spese della Turchia, produsse nella Porta pessima impressione. Credesi però che la Bulgaria rimborserà la Porta, purchè il suo diritto sia riconosciuto. La Porta finora non ha protestato; si limitò a telegrafare a Sofia, chiedendo spiegazione.

Il Governo bulgaro rispose che non prese possesso della ferrovia Bellova-Vakarel, ma vi pose soltanto alcuni gendarmi e telegrafisti per garantirne la sicurezza. Però i gendarmi bulgari, occupando le stazioni, avevano proibito agli agenti della ferrovia di circolare sulla linea. Le trattative continuano.

Intanto, l'esercizio è in pieno corso, dal giorno 15, con otto treni al giorno; di cui il primo giunse a Bellova il 15 all'una.

Ferrovie Serbe. — Il Governo serbo ha accordato ad un impresario tedesco, il signor Hartel, la concessione provvisoria di una strada ferrata da Kladovo a Nisch, per la quale sarà costrutto un gran ponte sul Danubio tra Kladovo e Turn-Severin. Scopo di questa ferrovia è di attrarre verso la Serbia il commercio rumeno che tende al mar Nero, facendogli percorrere la linea di Salonicco a traverso gli Stati Balcanici.

Ferrovie dell'Asia Minore. — Si ha da Costantinopoli che un gruppo tedesco, costituito attorno alla Banca del Wurtemberg, disputa al gruppo francese la concessione delle ferrovie dell'Asia Minore. Si starebbe formando allo stesso scopo anche un gruppo inglese.

Circa le ferrovie dell'Asia Minore, aggiungiamo che nel n. 19 (12 maggio) abbiamo dato un riassuntivo prospetto statistico delle medesime, tanto per quelle in esercizio, quanto per quelle in istudio.

Notizie Diverse

Accidenti sulle ferrovie inglesi nel 1887. — Da una statistica pubblicata dal Ministero inglese del Commercio, riassumiamo la seguente statistica degli accidenti sulle ferrovie inglesi durante il 1887; statistica, che, messa a confronto con quella del 1886, non è punto favorevole al 1887.

Cause e natura degli accidenti		**1887**	**1886**
Viaggiatori morti per accidenti ai treni	N.	25	8
Id. feriti id.	»	538	615
Impiegati morti id.	»	8	4
Id. feriti id.	»	615	81
Viaggiatori morti per altre cause . . .	»	96	87
Id. feriti id. . . .	»	759	727
Impiegati morti id. . . .	»	414	421
Id. feriti id. . . .	»	1,966	1,929
Persone morte, compresi i suicidi, le disgrazie ai passaggi a livello o per circolazione sui binari	»	919	900
Persone ferite (*ut ante*)	»	3,590	3,539
Totale persone uccise per qualsiasi accidente, comprese le disgrazie nelle stazioni e nei locali delle Società ferroviarie .	»	977	--
Totale persone ferite (*ut ante*)	»	7,647	—

Macchine e caldaie in Prussia. — La *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, a dimostrare il progresso delle industrie in Prussia negli ultimi nove anni, pubblica un breve prospetto del numero delle caldaie e macchine a vapore costrutte nel 1879 o nel 1888, che è molto eloquente.

	1879	1888
Caldaie a vapore fisse	32,411	45,575
Macchine a vapore fisse	29,895	43,370
Caldaie a vapore mobili e macchine a vapore mobili	5,536	11,571
Caldaie a vapore di navi	702	1,455
Macchine a vapore di navi	623	1,241

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		14 Luglio	Luglio 21
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 791	790
» »	Mediterranee	» 633	635
» »	Sicule	» —	—
» »	Sarde (preferenza)	» —	—
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 300	300
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara-Seregno	» 251	251
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 320	320
» »	» 2ª emiss.	» 308	308
» »	Centrale Toscana	» 520	520
» »	Meridionali	» 320	320
» »	Sarde, serie *A*	» 315	315
» »	» serie *B*	» 312	312
» »	» 1879	» 312	312
» »	Pontebba	» 464	464
» »	Nord-Milano	» 266	266
» »	Meridionali Austriache	» 296	296

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Banca Nazionale. — Il dividendo al 30 giugno u. s. sulle Azioni della Banca Nazionale nel Regno d'Italia venne fissato in L. 41, pagabili dal 2 agosto prossimo venturo.

Ferrovia Torino–Pinerolo–Torre Pellice. — Il Banco di Sconto e di Sete di Torino pagherà dal 23 corrente L. 8 per azione ordinaria quale acconto dividendo pell'esercizio 1888.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Piazza Armerina (26 luglio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori e delle provviste bisognevoli alla costruzione del 3.o tronco della strada obbligatoria Piazza-Mazzarino. Importo ridotto L. 82294.48. (Vedi n. 26 del *Monitore*).

Città di Torino (28 luglio, ore 11 ant., fatali). — Appalto della costruzione di una steccaia-sifone e di un nuovo edificio di derivazione dal torrente Dora a monte del ponte delle Benne, ed opere occorrenti per l'abolizione dei due rami attuali del canale del R. Parco. Importo ridotto L. 142,875. (V. n. 26 del *Monitore*).

Municipio di Livorno (28 luglio, ore 2 pom., definitivo). — Appalto del secondo lotto dei lavori della nuova cinta daziaria. Importo ridotto L. 42,429.84. (V. n. 26 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Spezia) (30 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per la costruzione delle opere occorrenti per prolungare ed ultimare l'Officina per la lavorazione delle grosse artiglierie nello Stabilimento di San Vito. Importo L. 240,000. Lavori compiuti in giorni 400. Cauzione L. 24,000. Fatali 14 agosto, ore 12 merid.

Comune di Massa Martana (Perugia) (30 luglio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della S. C. O. Flaminia Massetana. importo ridotto L. 97,000. (V. n. 25 del *Monitore*).

Municipio di Termini-Imerese (31 luglio, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione dell'edificio per uso di bagni Termali e di un albergo annesso. Importo L. 353,000. Cauzione provvisoria L. 10,590. Cauzione definitiva L. 30,000.

Municipio di Valle Agricola (Caserta) (31 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dello eseguimento di tutte le opere e provviste che restano ad espletarsi per compimento della strada comunale obbligatoria, già in costruzione, che dall'abitato di questo comune mena alla Sella Santacrocelle confine territoriale di Ailano (metri 8157.81). Importo L. 44,000. Cauzione provvisoria L. 500. Cauzione definitiva L. 2000. Fatali a giorni 5.

Municipio di Sala Consilina (31 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la condottura delle acque potabili. Importo L. 130,000.00. Lavori ultimati in dodici mesi. Cauzione provvisoria L. 6500. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 800. Fatali 19 agosto, ore 10 ant.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (31 luglio, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto del mantenimento della strada consortile da Marcianise per Ponterotto a Cesapuzzano, con le traverse di Orta e Succivo (metri 8473). Importo annuo L. 8500. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva una annata. Fatali 18 agosto, ore 12 merid.

— Appalto del mantenimento della strada provinciale 1.o tratto di Benevento, dal confine della provincia di Napoli verso Casalnuovo, pel tronco di circonvallazione all'abitato di Acerra, all'angolo nord della Cappella di S. Alfonso presso la stazione ferroviaria di Cancello (metri 9575). Importo annuo L. 15000. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 18 agosto, ore 12 merid.

Deputazione Provinciale di Terra d'Otranto (1° agosto, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto sessennale di manutenzione della strada provinciale Brindisi-Messagne. Importo annuo L. 20,000. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva L. 20,000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Pozzuoli (2 agosto, ore 11 ant., fatali). — Appalto per la costruzione di un secondo piano ad uso Casa comunale e scuole tecniche sullo attuale edificio scolastico, aggiudicato col ribasso del 21 per 0|0 su L. 102,010.30. (Vedi n. 27 del *Monitore)*.

Municipio di Verona (3 agosto, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione dello stradone di S. Fermo consistenti nella: 1. costruzione di una galleria centrale e di canaletti laterali di scolo; 2. la fornitura e posa in opera di un doppio binario di trottatoie e guide di granito della migliore qualità di S. Fedelino; 3. la rimessa generale di camminapiedi colla sostituzione di pietre nuove a quelle guaste o che verranno giudicate inservibili dalla direzione dei lavori; 4. la fornitura e posa in opera di pietre granitiche della qualità sopraindicata per trasversali; 5. l'estensione di ogni altro lavoro occorrente per la completa sistemazione dello stradone. Importo L. 51,000. Lavori ultimati in 265 giorni. Cauzione L. 5500. Deposito per spese L. 800.

R. Prefettura di Roma (3 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di riduzione di locali, nonchè della costruzione di un padiglione in legname ad uso di ginnastica nella Scuola degli Allievi Guardie di Pubblica Sicurezza in Santa Maria della Scala, in Roma. Importo L. 28980. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo.

Deputazione Provinciale di Alessandria (3 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un ponte in muratura sul torrente Arba lungo la strada provinciale Acqui-Novi. Importo L. 193,000. Cauzione provvisoria L. 7000. Cauzione definitiva L. 16,000. Fatali 18 agosto, ore 10 ant.

R. Prefettura di Girgenti (6 agosto, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione del carcere del Carmine di Sciacca. Importo L. 62,330. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in giorni 150. Fatali a giorni 15.

Direzione del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Spezia) (6 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di un fabbricato per lavanderia a vapore e di un padiglione per ricovero temporaneo di maniaci nell'Ospedale militare marittimo di Spezia. Importo L. 48,000. Cauzione L. 4800. Lavori ultimati in 200 giorni.

Ferrovia del Gottardo. — Appalto dei lavori di sottostruttura per il secondo binario fra l'imbocco superiore della galleria di Freggio e del ponte di Palmengo (tratta Fiesso–Faido) esclusa la galleria di monte Piottino. (Vedi pagine *Annunzi*).

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (*Spezia*) (28 luglio, ore 12 merid., fatali). — Fornitura alla R. Marina durante l'esercizio finanziario 1888-89 di Metalli diversi. Importo ridotto L. 115,140.38. (Vedi n. 26 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione del Ponte sul *Piave* a Castellavazzo, per conto della Provincia di Belluno.

Prefettura di Vicenza. — L'appalto dei lavori di costruzione di un argine di contenimento delle piene a sinistra del Brenta fra lo scaricatore della roggia Bernardi e la Casa del Pastore in località Paoletti nel comune di Bassano, è stato aggiudicato al signor Stecchini Leonardo, Bassano, che offrì un ribasso dell'1,25 0[0 su L. 105.210. (V. n. 26 *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo. — L'appalto dei lavori per la sistemazione dell'argine destro del fiume Adige lungo il tronco I, Sezione II, nel circondario idraulico di Rovigo (metri 7295), fu aggiudicato al signor Guido Finzi, col ribasso del 24,11 0[0 su L. 325.050. (Vedi n. 25 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze. — L'appalto delle opere di rettificazione del tronco della strada nazionale numero 42, da Pontassieve al confine colla Provincia di Forlì, compreso fra l'abitato di Rocca San Casciano ed il secondo fosso di Campomaggio, e di sistemazione ed allargamento del tratto susseguente fino al luogo denominato Pantirolo (metri 4400), è rimasto aggiudicato al signor Casimiro Franchi, per L. 231,418.04 (V. n. 19, 23 e 26 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo — L'appalto dei lavori di difesa frontale e ripristino di scarpa subacquea al Froldo Aquilone a sinistra del Po di Goro in comune di Ariano, fu aggiudicato al signor Valentini Pietro, Mantova, col ribasso di L. 32,17 0[0 su L. 46.080. (V. n. 24 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1888-89.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 1° *al* 10 *Luglio* 1888.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4024	4001	+ 23	531	510	+ 21
Media	4024	4001	+ 23	531	510	+ 21
Viaggiatori	1,374,024.20	1,223,210.11	+ 150,814.09	36,099.15	41,089.75	— 4,990.60
Bagagli e Cani	62,179.76	55,369.49	+ 6,810.27	767.96	1,176.15	— 408.19
Merci a G. V. e P. V. acc.	272,721.66	300,111.61	— 27,389.95	4,096.91	4,941.87	— 844.96
Merci a P. V.	1,368,314.74	1,454,898.47	— 86,583.73	27,070.47	33,184.24	— 6,113.77
TOTALE	3,077,240.36	3,033,589.68	+ 43,650.68	68,034.49	80,392.01	— 12,357.52
Prodotti per chilometro	764.72	758.21	+ 6.51	128.13	157.63	— 29.50

(*) La linea Milano-Chiasso (Km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Luglio* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74	Chil 45
Viaggiatori	4, 36.65	12,084.25	1,195.90	8,036.95	1,351.35	3,001.55	2,214.45	4.25[illegible] 55	6,120.70	1,739.05	2,2[illegible]6.45	5,722 50	—
Bagagli e Cani	63.55	237 50	17.20	137.50	62.50	74.10	7.60	16 55	34.90	16 00	13.30	70.80	—
Merci a G. V. ed Accelerata	365.40	4,682.30	119.80	731.70	247 30	355.55	18.45	88.95	36[illegible].30	46.60	»	123 05	—
Merci a P. V.	3,515 70	3,661.25	917.95	1,2[illegible]0.40	1,918.10	1,111.70	3,312.85	9[illegible] 50	705.70	29[illegible].90	»	1,798.55	—
TOTALI	8,011.30	20,7[illegible]8.30	2,190 85	10,[illegible]56 55	3,579.25	4,542.70	5,58[illegible].35	4,45[illegible].55	7,[illegible]23.60	2,095.55	2,249.75	7,7[illegible]2.90	—

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio dellaRete Adriatica

19ª Decade — Dal 1° al 10 giugno 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	1.005.455 13	41.523 29	327.536 90	1.117.280 21	40 150 52	2.531.946 08	3.984 00	635 53
1887	1.016 214 13	48.475 92	297.873 18	1.046.037 61	42.718 81	2.451.379 65	3.980 00	615 92
Differenze nel 1888	− 10.759 00	− 6.952 63	+ 29.663 72	+ 71.242 63	− 2.593 29	+ 80 566 43	+ 4 00	+ 19 61
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	18.370 824 65	872.110 56	5.841.861 81	23.066.034 70	653.583 43	48.304.415 75	3.981 91	12.256 44
1887	17 637.075 22	857.351 89	5.410.963 17	22 890.851 37	730.064 98	47.526.306 63	3.980 00	11.941 28
Differenze nel 1888	+ 733.749 43	+ 14.758 67	+ 430 898 64	+ 175.183 33	− 76.481 55	+ 1.278.108 52	+ 1 94	+ 315 16

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	60.830 85	910 25	6.524 15	50.180 00	1.300 00	119.745 25	821 43	145 77
1887	44.423 13	1.057 23	5.754 94	28.050 06	1.021 53	80.306 89	745 00	107 79
Differenze nel 1888	+ 16.407 72	− 146 98	+ 769 21	+ 22.129 94	+ 278 47	+ 39.438 36	+ 76 43	+ 37 98
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	783.633 55	18.422 92	107.580 86	687.352 69	22 848 15	1.622 818 17	809 47	2.001 79
1887	701.207 40	15.824 06	82.634 50	565.523 43	22 492 81	1 390.681 70	716 59	1.940 69
Differenze nel 1888	+ 82.426 15	+ 2.598 86	+ 24.946 36	+ 121.809 26	+ 355 34	+ 232.136 47	+ 92 88	+ 64 10

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	1887	*Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	1.874 95	1.413 80	+ 461 15	48.904 55	40.146 30	+ 8.758 25
Merci	625 30	582 95	+ 42 35	11.685 50	10.509 98	+ 1.175 52
Introiti diversi	101 70	205 10	− 103 40	1.998 35	1.989 30	+ 9 05
Totali	2.601 95	2.201 85	+ 400 10	62.588 40	52.645 58	+ 9 942 82

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema LEGRAND e CALDAIE sistema DE-NAEYER e C.

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:
Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia** e **Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in
ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — Cemento eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — Calce eminentemente idraulica di Palazzolo — Calce eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — Calce viva comune in zolle a fiamma — Cemento Portland naturale — Cemento Portland artificiale.
Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.
Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA G. ROBIOLA.

ANNO XXI Sabato, 28 Luglio 1888 NUM. 30.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandate

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

CONVENZIONE
con la Società delle strade ferrate del Mediterraneo
(21 giugno 1888)

Proseguendo nella pubblicazione delle nuove Convenzioni stipulate dal Governo colle tre maggiori Società ferroviarie italiane, inseriamo quella colla Società per le strade ferrate del Mediterraneo, approvata dall'Assemblea generale straordinaria del 20 corrente (vedi *Informazioni* nel numero precedente). Come per la Convenzione colla Società delle Meridionali — a norma di coloro che volessero far il confronto tra la seguente e la primitiva del 22 marzo — avvertiamo che il testo di questa fu da noi pubblicato nel n. 14 (7 aprile).

Convenzione per la costruzione delle linee ferroviarie Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte Santa Venere, Cornia-Piombino e Cuneo-Saluzzo.

Fra: S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, commendatore Giuseppe Saracco, e S. E. il Ministro delle Finanze e Ministro per *interim* del Tesoro, comm Agostino Magliani, contraenti in nome dello Stato; e il comm. Antonio Allievi, vice-presidente del Consiglio di Amministrazione della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima;

Si è addivenuto alla seguente convenzione da sostituirsi a quella in data 22 marzo 1888.

Art. 1. — *Denominazione e tracciato delle linee:*

È affidata alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la costruzione delle seguenti linee di strade ferrate:

1. Una linea da Velletri a Terracina per Sezze e Piperno;
2. Una linea da Sparanise a Gaeta per Sessa Aurunca, Minturno, Formia;
3. Una linea da Genova ad Asti, per Ovada, Molare, Acqui, Nizza Monferrato ed Agliano;
4. Una linea da Avellino a Rocchetta Melfi per Salza Irpina, Montemiletto, Lapio, Taurasi, Alto Calore, Montella, Bagnoli ed Ofanto;
5. Una linea da Campiglia Marittima a Piombino per Porto Vecchio;
6. Una linea da Cuneo a Saluzzo per Busca e Costigliole Saluzzo.

Art. 2. — *Lunghezza delle linee.*

Salve le condizioni, di cui all'art. 10, la lunghezza, fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme delle linee di cui la Società assume la costruzione, resta approssimativamente fissata come appresso:

1. Linea Velletri-Terracina . . .	m.	77,031
2. Linea Sparanise-Gaeta	»	54,270
3. Linea Genova-Ovada-Asti . . .	»	92,608
4. Linea Avellino-Ponte S. Venere .	»	120,263
5. Linea Cornia-Piombino	»	13,809
6. Linea Cuneo-Saluzzo	»	31,521
Totale . . .	m.	389,502

Art. 3. — *Termini per l'apertura all'esercizio.*

I termini per dare eseguite ed armate le linee o i tronchi di linee, in modo da poter essere aperti con regolarità e sicurezza al servizio dei viaggiatori e delle merci, sono stabiliti come appresso, con decorrenza dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione dei rispettivi piani e profili di esecuzione:

3 anni per le linee: Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Cornia-Piombino, Cuneo-Saluzzo; e per il tronco: Rocchetta Melfi-Monteverde;

4 anni per i tronchi: Asti-Acqui-Ovada, Avellino-Paternopoli;

5 anni per il tronco: Ovada-Campoligure;

6 anni per i tronchi: Polcevera-Mele, Monteverde-Conza, Paternopoli-Sant'Angelo;

8 anni per i tronchi: Mele-Campoligure, Sant'Angelo-Conza.

Art. 4. — *Condizioni tecniche e modalità di costruzione.*

La Società dovrà osservare, anche per quanto concerne le condizioni tecniche, le modalità e i materiali da costruzione, tutte le disposizioni contenute nella legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, n. 2248 in quanto non siano derogate dalla presente Convenzione.

La Società dovrà inoltre osservare le seguenti norme e prescrizioni:

a) larghezza della piattaforma stradale:

1. metri 5 per le linee: Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte Santa Venere, Cornia-Piombino e Cuneo Saluzzo;
2. metri 4.40 per le linee: Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta;

b) altezza della massicciata:

1. metri 0.50 per la linea Genova-Ovada-Asti;
2. metri 0.40 per le linee rimanenti;

c) larghezza della massicciata al piano superiore delle rotaie:

1. metri 3 per le quattro linee comprese al num. 1, sub *a*);
2. metri 2.60 per le rimanenti due linee comprese al n. 2, sub *a*);

d) dimensioni delle traverse: metri due e centimetri sessanta di lunghezza, centimetri ventiquattro di larghezza, centimetri quattordici di altezza per le quattro linee di cui al n. 1, sub *a*); metri due e centimetri trenta di lunghezza, centimetri ventidue di larghezza, centimetri tredici di altezza per le due linee di cui al n. 2, sub *a*);

e) armamento a giunto sospeso con rotaie di acciaio di nove metri di lunghezza e del peso a metro lineare di:

1. trentasei chilogrammi per le linee: Genova-Ovada-Asti e Ponte Santa Venere-Avellino;
2. trenta chilogrammi per le altre quattro linee;

f) larghezza libera delle opere d'arte fra i parapetti:

1. metri quattro e centimetri cinquanta per quelle ad un binario;
2. metri otto e centimetri dieci per quelle a due binari;

g) larghezza minima delle gallerie al livello delle rotaie:

1. metri quattro e centimetri sessanta per la galleria del Turchino della linea Genova-Ovada-Asti;
2. metri quattro e centimetri venti per le altre della stessa linea, e per quelle delle rimanenti linee contemplate nella convenzione;
3. metri otto all'imposta per la stessa galleria del Turchino, se sarà costruita a doppio binario a norma di quanto è detto al successivo articolo 7;

h) altezza del piano delle rotaie all'intradosso del volto nelle gallerie:

1. metri cinque e centimetri cinquanta per la linea Genova-Ovada Asti;
2. metri cinque per le altre linee;

i) nicchie in galleria da una sola parte a distanza di trenta metri, con marciapiedi dalla parte delle nicchie;

k) le modalità in genere del corpo stradale, delle gallerie e delle opere d'arte minori, saranno conformi a moduli da presentarsi all'approvazione del Governo;

l) le curve e le pendenze staranno nei limiti seguenti:

1. per la linea Genova-Ovada-Asti:
raggio minimo delle curve quattrocentocinquanta metri, pendenza massima sedici per mille, e dodici per mille nella grande galleria del Turchino;
2. per le linee: Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Avellino-Ponte Santa Venere:
raggio minimo delle curve duecentocinquanta metri, pendenza massima venticinque per mille;
3. per le linee: Cornia-Piombino e Cuneo-Saluzzo:
raggio minimo duecentocinquanta metri, pendenza massima diciotto per mille.

Art. 5. — *Progetti di esecuzione.*

La Società presenterà all'approvazione del Governo i progetti definitivi di esecuzione, in doppio esemplare dentro sei mesi dalla data della legge con cui verrà sanzionata la presente Convenzione, per le linee e per i tronchi da costruirsi nel termine non maggiore di tre anni, secondo il disposto del precedente art. 3, dentro un anno per le linee e per i tronchi da costruirsi nel termine non maggiore di anni otto.

I progetti definitivi comprenderanno i piani nella scala da uno a duemila, ed i profili longitudinali nella scala da uno a duemila per le lunghezze, e da uno a duecento per le altezze, con indicazione della natura, della posizione e della distribuzione degli edifizî, delle opere accessorie, deviazioni di strade, case cantoniere, passi a livello, e delle stazioni lungo le linee.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle stazioni, come per gli edifizî principali lungo le linee e per i ponti che avranno una luce maggiore di dieci metri, dovranno presentarsi all'approvazione del Governo i relativi progetti particolareggiati prima di incominciarne l'esecuzione.

Art. 6. — *Varianti.*

La Società, in qualunque stadio delle costruzioni, potrà proporre varianti ai progetti approvati, le quali, nel limite delle modalità generali fissate dalla presente Convenzione, avessero per oggetto di migliorare le condizioni della costruzione o dell'esercizio delle nuove linee.

Le varianti non potranno venire eseguite senza la preventiva approvazione del Governo. La proposta e l'esame di queste varianti non arresteranno la decorrenza dei termini stabiliti nell'art. 3, a condizione però che il Governo comunichi alla Società le proprie decisioni su tali varianti entro il termine di due mesi dalla proposta.

Degli eventuali allungamenti di tracciato che derivassero da tali varianti, sarà tenuto conto per la applicazione della annualità di cui all'art. 9, entro il limite stabilito al successivo articolo 10.

Art. 7. — *Espropriazioni, corpo stradale e armamento.*

Le espropriazioni stabili per la sede, il corpo stradale, le opere d'arte e le gallerie, ecc. saranno eseguite per un solo binario, salvo:

1. quanto concerne le stazioni e loro dipendenze;
2. i tronchi eventualmente comuni con altre linee, i quali saranno eseguiti per due binarî;
3. la galleria del Turchino ed eccessi fra le stazioni di Mele e Campoligure sulla linea Genova-Asti che il Governo avrà facoltà di ordinare venga costrutta a due binarî.

Tale disposizione però dovrà essere comunicata alla Società non più tardi di tre mesi dalla data di approvazione della presente Convenzione.

Il Governo provvederà gratuitamente le rotaie ed il minuto materiale metallico per l'armamento delle linee e dei binarî delle stazioni, nei limiti delle quantità risultanti dai progetti approvati.

La Società dovrà richiedere il materiale, indicando di volta in volta la quantità occorrente e il Governo dovrà consegnarlo entro sei mesi dalla fatta richiesta sui vagoni della ferrovia alle stazioni di Velletri, Sparanise, Sampierdarena, Asti, Nizza Monferrato, Acqui, Avellino, Rocchetta Melfi, Campiglia Marittima, Cuneo e Saluzzo.

Art. 8. — *Spesa per le stazioni d'innesto.*

Gli innesti delle nuove linee, di che all'articolo 1 della presente Convenzione, alle ferrovie in esercizio od in costruzione, avranno luogo nelle stazioni di Sampierdarena (spalla destra del ponte sul torrente Polcevera), Acqui, Nizza Monferrato, Asti, Avellino, Rocchetta Melfi, Velletri, Sparanise, Campiglia Marittima, Cuneo, Saluzzo.

Gli ampliamenti e gl'impianti, che in conseguenza di questo primo innestarsi delle nuove linee, saranno, a giudizio del Governo, riconosciuti necessarî esclusivamente nell'ambito delle dette stazioni per assicurare il regolare

e completo servizio di diramazione delle linee ad esse affluenti, andranno a carico dello Stato.

Ogni altra spesa per opere da farsi al di fuori dell'ambito di dette stazioni, sarà tutta a carico della Società.

La Società concorrerà nelle spese occorrenti per gli ampliamenti e gl'impianti di cui nel primo capoverso del presente articolo, colla somma di lire due milioni cinquecento settantasette mila, ripartita negli importi qui appresso indicati:

Innesto di Sampierdarena	L.	190.000
Id. Acqui	»	120,000
Id. Nizza Monferrato	»	287.000
Id. Asti	»	200,000
Id. Avellino	»	135,000
Id. Rocchetta Melfi	»	88,000
Id. Velletri	»	270,000
Id. Sparanise	»	180,000
Id. Campiglia Marittima	»	120,000
Id. Cuneo	»	76,000
Id. Saluzzo	»	911.000
Totale	L.	2 577,000

Le somme sopra esposte non sono che indicative, e potranno subire spostamenti, restando però fissa ed invariabile quella totale di L. 2,577,000.

I lavori di impianto ed ampliamento, di cui si tratta, saranno eseguiti in ciascuna stazione dalla Società alla quale spetta la direzione del servizio, giusta le norme stabilite nei contratti per le reti Mediterranea ed Adriatica.

Art. 9. — *Corrispettivi per la costruzione.*

Dal giorno successivo a quello in cui scadono per ciascuna linea o tronco di linea i termini stabiliti nell'articolo 3, fino alla scadenza del più lungo di questi termini, di otto anni, saranno pagate alla Società per ciascun chilometro di linea aperto all'esercizio dei viaggiatori e delle merci, le seguenti annualità distinte:

Velletri-Terracina	L.	10,711
Sparanise-Gaeta	»	13,217
Cornia-Piombino	»	8,261
Cuneo-Saluzzo	»	8,619
Rocchetta-Monteverde	»	15,279
Asti-Acqui-Ovada	»	20.860
Avellino-Paternopoli	»	34,297
Ovada-Campoligure	»	32,070
Polcevera-Mele	»	45,840
Monteverde-Conza	»	26,138
Paternopoli-S. Angelo	»	22,234
Mele-Campoligure	»	120,744
S. Angelo-Conza	»	19,695

Dalla scadenza del periodo di otto anni di cui all' articolo 3, il Governo pagherà alla Società un' annualità di lire ventimila e cinquecento per ciascun chilometro di linea, salvo quanto è pattuito nel quinto comma dell'articolo 10.

Sarà inoltre pagata alla Società la somma iniziale complementare di lire diciotto milioni dieci mila e settecento-cinquantaquattro.

La annualità chilometrica di lire ventimila e cinquecento sarà pagata fino al 31 dicembre 1966.

Il pagamento della annualità sarà fatto semestralmente il 20 giugno ed il 20 dicembre di ciascun anno fino al 31 dicembre 1966 intendendosi, agli effetti del presente articolo, prorogata fino a tale giorno la durata della Società la quale porterà in conseguenza le necessarie modificazioni al proprio Statuto.

La somma iniziale complementare di lire diciotto milioni diecimila e settecento cinquantaquattro è convertita in undici uguali annualità di lire due milioni centoventisette mila, da pagarsi rispettivamente al 1° luglio degli anni 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898 1899, e 1900, senza detrazione alcuna per tasse od imposte, presenti e future.

Le suddette annualità figureranno fra gli introiti lordi del conto costruzioni della Società, e quindi contribuiranno alla determinazione del reddito netto.

Nel caso poi che il Governo facesse uso della facoltà che si è riservata all'art. 7, di ordinare cioè la costruzione della galleria del Turchino della linea Genova-Ovada-Asti a doppio binario coi relativi accessi fra le stazioni di Mele e Campoligure, esso pagherà alla Società un' altra somma complementare di otto milioni e settecentocinquantamila lire in cinque eguali rate d'un milione e settecentocinquantamila lire ciascuna, rispettivamente al 1° luglio degli anni 1893, 1894, 1895, 1896 e 1897, senza detrazione alcuna per tasse ed imposte presenti e future.

Art. 10. — *Applicazione della annualità chilometrica.*

L'applicazione della annualità chilometrica di che al precedente articolo, alle linee, tronchi o tratti di linee, sarà fatta sulla lunghezza effettiva misurata nel modo seguente:

a) Se la linea, tronco o tratto di linea è compresa fra due stazioni estreme, già esistenti, la lunghezza sarà misurata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle medesime;

b) Quando una delle stazioni di una linea, tronco o tratto di linea è stazione terminale, detta stazione sarà compresa nella misura per tutta la lunghezza del suo binario principale di corsa; tale disposizione si applicherà pure nella misurazione di un tratto di linea, quando questo abbia una stazione provvisoriamente terminale.

c) Nella misurazione definitiva di ciascuna linea da farsi dopo aperta intieramente all' esercizio, la lunghezza sarà computata nel modo stabilito alle lettere *a*) e *b*) del presente articolo. A favore della Società sarà ammessa una tolleranza del tre per cento in più sulla lunghezza complessiva di metri 389,502, di cui all' articolo 2, per gli allungamenti che eventualmente potessero derivare dalle varianti introdotte su proposta della Società, come all'articolo 6, a condizione però che nessuna linea risulti di una lunghezza superiore del sei per cento a quella per essa indicata nell'articolo 2.

Il di più, oltre il tre per cento complessivo od il sei per cento per ciascuna linea, non sarà computato nè per l'applicazione della suddetta annualità, nè per il pagamento di altro qualsiasi corrispettivo, tanto di costruzione quanto di esercizio.

I tronchi che fossero comuni fra una delle linee affidate in costruzione con la presente Convenzione ed un' altra linea costruita o da costruire dovranno essere a due binarî.

Per questi tronchi, fino alla lunghezza complessiva di chilometri quattro, si pagherà l'intera annualità stabilita secondo i casi dell'articolo 9 della presente Convenzione.

Art. 11. — *Compenso per gli studî.*

Con l'annualità chilometrica citata all'antecedente articolo 9 si intendono compensate anche le spese fatte dalla Società per tutti i progetti relativi alle linee di cui nella presente Convenzione, mentre da parte del Governo vengono gratuitamente ceduti alla Società tutti i progetti da esso studiati finora per le linee medesime. In conseguenza di ciò la Società verserà nelle casse dello stato, entro tre mesi dalla data di approvazione della presente Convenzione l'ammontare di quelle somme che avesse eventualmente percepite dallo Stato fino alla data medesima a titolo di rimborso per spese di studî e progetti delle linee contemplate dallo articolo 1. (*Continua*).

LA LEGGE

PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Nell'udienza del 20 corrente S. M. il Re ha sanzionata e promulgata la Legge ferroviaria che approva le Convenzioni stipulate dal Governo colle tre Società ferroviarie italiane, Mediterranea, Meridionale e Sicula.

Ricordando ai nostri lettori di avere nel n. 27 del *Monitore* (7 corrente) pubblicato il testo della legge medesima, pubblichiamo ora le Tabelle *A* e *B* che alla legge sono annesse.

TABELLA **A.**

Assegni posti a carico del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per gli esercizi 1888-89-90-

INDICAZIONE DELLE LINEE	1888-89	1889-90	1890-91	1891-92
Roma-Solmona	6,230,478. »	400,000. »	»	»
Parma-Spezia	27,990,176. »	20,116,912. »	8,700,000. »	10,225,742. »
Faenza-Firenze	14,904,917.84	8,925,164.55	8,942,578 »	8,180,000. »
Eboli-Reggio	15,147,635.26	4,158 921.74	572,740. »	200,000. »
Roma-Napoli	900,000. »	160,307 »	»	»
Casarsa-Spilimbergo-Gemona	»	2,000,000. »	1,000,000. »	4,000,000. »
Cosenza-Nocera-Tirrena	»	500,000. »	4,000,000. »	6,000,000. »
Gozzano-Domodossola	1,046,725. »	789,551. »	350,000. »	500,000. »
Cuneo-Ventimiglia	6,675,000. »	9,594,859. »	8,723,368. »	8,400,000. »
Macerata-Albacina	1,179,277. »	596,740. »	482,671 »	326,468. »
Avezzano-Roccasecca	4,690,820. »	4,715,000. »	4,150,000. »	7,150.000 »
Benevento-Avellino	922,978. »	475,000. »	837,496. »	1,062,792. »
Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi	1,824,000. »	126,003. »	»	»
Taranto-Brindisi	290,574. »	100,000. »	100,000. »	17,465. »
Messina-Patti Cerda	931,524. »	300,000. »	394,137. »	394,137. »
Siracusa-Licata	317,345. »	148,339. »	148,339. »	148,340. »
Aulla-Lucca	»	7,000,000. »	4,000,000. »	7,000,000. »
Gaiano-Borgo San Donnino	»	1,000.000. »	1,000,000 »	3,000,000. »
Chivasso-Casale	897,204. »	115,000. »	»	100,000. »
Cuneo-Mondovì	490,450. »	208,083. »	»	»
Lecco-Como	6,005,098. »	»	»	»
Ponte S. Pietro-Seregno	1,568,299. »	512,248. »	»	»
Parma-Brescia-Iseo	2,693,123. »	2,280,577. »	3,000,000. »	2,550,797. »
Mestre S. Donà-Portogruaro	229,925 »	»	»	69,948. »
Bologna-Verona	1,780,000. »	3,500,000. »	5,000,000. »	5,000,000 »
Ferrara Rimini	2,488,330. »	1,600,000. »	570,873. »	»
Lucca-Viareggio	1,899.979. »	137,327. »	»	15,840. »
Caianello-Isernia	1,670,000 »	2,500,000. »	2,500,000. »	1,400,000. »
Salerno-Sanseverino	1,630,000. »	3,150,000. »	2,470,000. »	549,535. »
Foggia-Lucera	100,000. »	»	»	»
Candela-Rocchetta Melfi	362,000. »	»	»	»
Valsavoia-Caltagirone	625,800. »	587,570. »	»	»
Ceva-Ormea	2,100,784. »	1,635,599. »	662,640. »	100,000. »
Portogruaro-Casarsa	724.450. »	183,180. »	»	»
Treviso-Motta	210,000. »	»	»	64,803. »
Macerata-Civitanova	81,460. »	71,458. »	71,458. »	»
Borgo S. Donnino Cremona	374,954.83	400.000. »	292,093.32	245,880.90
S. Arcangelo-Urbino-Fabriano	»	5,000,000. »	5,000,000. »	5,000,000. »
Bassano-Primolano	»	»	»	»
Somma a calcolo per differenze di liquidazione e per transazione di vertenze	1,700,000. »	18,300,000. »	18,000,000. »	12,000,000. »
Ampliamento delle stazioni:				
Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, San Zeno, Lucca e raddoppio Cerasomma-Lucca, Mantova, Attigliano, Casale e allargamento Ponte sul Po, Caianello, Salerno, S. Severino, Cuneo, Valsavoia, Ceva, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecco, Bologna, Cerea, Verona, Casarsa ed Ivrea	1,650,000. »	3,330,000. »	2,000,000. »	»
TOTALE	112,333,306.93	104,617,839.29	82,968,393.32	83,701,747.90

91-92-93-94-95-96-97 e 98 pei lavori di ferrovia in corso di costruzione e quelli da appaltare.

1892-93	1893-94	1894-95	1895-96	1896-97	1897-98	Totale degli impegni per ciascuna linea
»	»	»	»	»	»	6,630,478. »
2,000,000. »	»	»	»	»	»	69,032,830. »
2.000,000. »	»	»	»	»	»	42,952,660.39
»	»	»	»	»	»	20,079,297. »
»	»	»	»	»	»	1,060,307. »
1,000,000. »	2,000,000. »	»	»	»	»	10,000.000. »
4,000,000 »	5,000,000. »	5,000,000. »	5,000,000. »	5,000,000. »	5,500,000. »	40 000,000. »
775,000. »	926.472. »	926,472. »	550,000. »	4,145,854. »	»	10,010,074. »
9,261 429. »	8,000,000. »	8,000,000. »	8,000,000. »	8,000,000. »	»	74,654,656. »
326,467. »	326,467. »	»	»	»	»	3,238,090. »
6,419,592. »	2,919,592. »	1,419,593. »	»	»	»	31,464,597. »
406,261. »	406,260. »	406,260. »	406,260. »	575,029. »	»	5,498,336. »
»	»	»	»	»	»	1,950.003. »
145,708 »	145,708. »	145,709. »	»	»	»	945,164. »
907,059. »	812,922. »	812,922. »	812,922 »	1,625,843. »	»	6,991,466. »
»	»	»	»	»	»	762,363. »
5,000,000. »	5,000,000. »	7,000,000. »	8,000,000. »	7,000,000. »	»	50,000,000. »
1,000,000. »	2,000,000. »	2,000,000. »	»	»	»	10,000,000. »
50,000. »	50,000. »	50,000. »	»	»	»	1,262,204. »
»	»	»	»	»	»	698,533. »
»	»	»	»	»	»	6,005,098. »
»	»	»	»	»	»	2,080,547. »
»	»	»	»	»	»	10,524,497. »
69,948. »	69,948. »	69,950. »	»	»	»	509,719. »
2,720,828. »	»	»	»	»	»	18,000,828. »
»	»	»	»	»	»	4,659,203 »
15,840. »	15.840. »	»	»	»	»	2,084,826. »
»	»	»	»	»	»	8,070,000. »
»	»	»	»	»	»	7,799,535. »
»	»	»	»	»	»	100,000. »
»	»	»	»	»	»	362,000. »
»	»	»	»	»	»	1,213,370. »
100,600. »	777,525. »	777,525. »	»	»	»	6,154,673. »
»	»	»	»	»	»	907,630 »
64,803. »	64,804. »	64,804. »	»	»	»	469,214. »
»	»	»	»	»	»	224,376. »
»	»	»	»	»	»	1,312,929.05
5,000,000. »	5,000,000. »	5,000,000. »	6,000,000. »	6,000,000. »	8,000.000. »	50,000,000. »
»	»	»	»	3,000,000. »	7,000,000. »	10,000,000. »
»	»	»	»	»	»	50,000,000. »
»	»	»	»	»	»	6,980,000. »
41,263,535. »	33,515,538. »	31,673,235. »	28,759,182. »	35,346,726. »	20,500,000. »	574,689,503.44

TABELLA **B.**

Assegni per la costruzione di Strade ferrate di quarta categoria.

INDICAZIONE delle LINEE	1892-93	1893-94	1894-95	1995-96	1896-97	1897-98	Totale degl'impegni per ciascuna linea
Cremona-Borgo S. Donnino	1,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	»	»	7,000,000
Adriatico Fermo-Amandola	»	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	5,000 000
Monza Besana	»	»	500,000	500,000	500,000	500,000	2,000,000
Besana-Oggiono	»	»	500,000	500,000	500,000	500,000	2,000,000
Cento S. Pietro in Casale .	»	»	»	»	750,000	750,000	1,500,000
Fano-Santa Barbara . .	»	»	750,000	750,000	1,500,000	»	3,000,000
Sondrio-Tirano	»	1,000 000	1 000 000	1,500,000	1,500,000	1,000,000	6,000,000
Lecce-Francavilla . . .	»	1,000,000	1,500,000	1,500,000	2,000,000	2,000,000	8,000,000
Castelvetrano Porto Empedocle con le diramazioni Girgenti-Favara e Naro-Canicatti	7,000,000	10,000,000	10,000,000	10.000 000	10,000,000	8,000 000	55,000,000
Totale . . .	8 000,000	15 000,000	17,250 000	17,750 000	17,750,000	13 750 000	89 500,000

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Ieri, (27) si riunì il *Comitato della Società Mediterranea*. In assenza del conte Belinzaghi, presiedeva il comm. Pariani, vice-presidente, e in luogo del comm. Massa, pure assente, intervenne il vice direttore generale comm. Ratti.

Il Comitato affidò al comm. Pariani e al sindaco comm. Ravà l'incarico di studiare le modalità per l'emissione delle 90,000 nuove azioni, deliberata nell'Assemblea straordinaria dello scorso aprile, da offrirsi alla pari, di preferenza e *pro rata* ai possessori delle azioni già in circolazione. Il programma di emissione verrà poi sottoposto al Consiglio, nella seduta prossima, che si terrà il 24 agosto.

Il Comitato si occupò quindi degli affari correnti.

><

Il comm. Massa si è recato a Roma per trattare col Governo circa la costruzione della *Roma-Segni* che la legge sui provvedimenti ferroviarii testè approvata autorizza ad affidare alla Società Mediterranea, e col Comitato della *Roma-Viterbo* per rilevare la concessione da questo domandata.

Sappiamo ch'egli intende inoltre occuparsi, insieme al Direttore del *Servizio delle Costruzioni*, del riordinamento ed ampliamento di questo servizio, reso necessario dagli impegni che la Società ha già assunto e da quegli altri che si prevede abbia presto ad assumere.

><

Ferrovia Ponte San Pietro-Seregno.

In previsione della prossima apertura all'esercizio del tronco da Seregno ad Usmate della linea di terza categoria Ponte San Pietro-Seregno, la Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto di orario dei convogli viaggiatori da attivarsi sul tronco medesimo. Quantunque la Società stessa, per patto contrattuale, non sia obbligata a stabilire che due soli treni, tuttavia coll'orario da essa proposto si hanno tre treni di andata e tre di ritorno.

><

Armamento ferrovia Parma-Spezia.

Siamo informati che prima dello scadere del pross'mo mese di agosto si darà principio alla montatura dell'armamento sul tratto della ferrovia da Parma a Spezia, compreso fra Spezia e Pontremoli.

><

Ferrovia Udine-Portogruaro.

Ci scrivono da Udine che molto probabilmente dovrà ritardarsi la visita di ricognizione già domandata per i primi due tronchi della ferrovia Udine-Portogruaro, compresi fra Udine e San Giorgio di Nogaro, prima perchè mancano tuttora alcuni lavori indispensabili per la sicurezza dell'esercizio, eppoi perchè i comuni interessati non hanno ancora soddisfatto al loro obbligo di costruire le strade di accesso alle stazioni di Risano, Palmanova e San Giorgio di Nogaro. In conseguenza di quanto precede, l'apertura dei predetti due tronchi, che speravasi potesse aver luogo il giorno 1° del prossimo agosto, sarà ritardata fino verso il giorno 15 dello stesso mese.

><

Ferrovia Suzzara-Ferrara.

Intorno alla situazione dei lavori di costruzione della ferrovia Suzzara-Ferrara riceviamo le seguenti recenti informazioni. Il primo ed il secondo tronco della linea, compresi fra Suzzara e Sermide vennero aperti allo esercizio il primo del corrente mese. Per il terzo ed ultimo tronco, da Sermide a Ferrara sono ultimati il corpo stradale, i fabbricati e le opere d'arte, eccezion fatta per tre manufatti che interessano la Bonifica di Burana. Due di essi sono però in costruzione, cioè quello di m. 24 di luce nella località detta la *Lorenza*, e quello di m. 9 sul Cavo Pilastri. È in corso di esecuzione l'armamento della via a partire da Sermide verso Ferrara e l'inghiaiamento per la massicciata procede di pari passo con l'armamento.

><

Linea Eboli-Reggio.

Il R. Ispettorato generale ha determinato che il Direttore dell'ufficio governativo di sindacato a Salerno

riceva in consegna dal Servizio costruzioni della Società Mediterranea i tracciati dei tronchi Battipaglia-Castrocucco-Reggio e Sicignano-Castrocucco, nonchè i locali d'ufficio di Sapri col relativo mobilio, istromenti geodetici e quanto colà si trova di pertinenza dell'Amministrazione governativa.

Quanto prima la divisione di Sapri cesserà quindi di funzionare per conto della Società.

><

Lavori di riparazione e consolidamento.

Con Decreto Ministeriale del 25 corr. è stato approvato il progetto della Società Mediterranea per la costruzione di quattro dighe, in corrispondenza alle arcate prima, seconda, decima e undecima del ponte sul Ticino presso Buffalora (linea Torino-Milano), ed autorizzata la spesa di L. 7000, come quota spettante alla ferrovia, in base alla convenzione esistente colle Provincie di Milano e Novara.

><

Con altro Decreto del 20 andante è stata autorizzata la spesa di L. 109,000 pel consolidamento del tratto di ferrovia in frana tra Baragiano e Picerno (linea Napoli-Metaponto).

><

Apertura di Gare.

Sappiamo che dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo vennero indette le seguenti gare per *fornitura di materiale ruotabile.*

1. Gara per la fornitura di:

N. 600 carri scoperti, serie L — n. 170 carri coperti, serie H B — n. 130 carri coperti per trasporto derrate alimentari, serie H B d — n. 44 carri scoperti a sponde basse con bilico, serie N B t — 6 carri scoperti a 2 carrelli, senza sponde, serie N N N.

Le schede d'offerta verranno dissuggellate alle ore 10 ant. del 7 agosto p. v.

2. Gara per la fornitura della ferramenta destinata ai carri suddetti, eccezione fatta per quella dei 600 carri scoperti, serie L, per la quale la gara verrà indetta dopo l'aggiudicazione dei veicoli. Tale ferramenta consiste in:

N. 1696 molle di sospensione a balestra tipo *a* — n. 48 molle di sospensione a balestra tipo *b* — n. 2150 molle di trazione e repulsione a spira tipo *b* — n. 872 paia di ruote montate su assi da 12 tonn., classe 28.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo alle ore 10 ant. del giorno 8 agosto detto.

><

In data 24 corrente la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per appalto dei *lavori di riparazione della rimessa locomotive in stazione di Piacenza.* Importo L. 5,600. Le offerte dovranno pervenire avanti le ore 10 ant. del 6 agosto p. v.

Il 25 andante la Società stessa ha aperta la gara per la *sistemazione degli scoli nei piazzali della Grande e Piccola Velocità nella stazione di Roma-Termini.* Importo dei lavori L. 30,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. dell'11 agosto p. v.

><

Aggiudicazioni di gare.

In base ai risultati della gara tenutasi presso la Società del Mediterraneo il R. Ispettorato generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Francesco De Rosa i lavori pel consolidamento del tratto di linea in frana tra Baragiano e Picerno, col ribasso del 21.10 0[0 sui prezzi di tariffa.

><

Carri alla stazione di Ravenna.

Siamo informati che la Società delle strade ferrate Meridionali, accogliendo le istanze all'uopo fatte dalla Camera di Commercio ed Arti di Ravenna, ha impartite le opportune disposizioni affinchè, compatibilmente con le esigenze del servizio, la stazione di Ravenna abbia sempre ad essere provvista del necessario numero di carri.

><

Voti del Consiglio delle tariffe.

Nella sua sessione straordinaria dello scorso giugno il Consiglio delle tariffe ha espresso il voto:

1. Che sia dal Governo concordata colle Società esercenti la tariffa più possibilmente ridotta pel trasporto di concimi artificiali percorrenti oltre 300 km., ciò allo scopo di estendere sempre più l'uso delle materie fabbricate per la concimazione, le quali non possono sostenere le spese dell'attuale tariffa pei lunghi percorsi;

2. Che sia affrettato il compimento degli studî per migliorare le tariffe degli agrumi;

3. Che siano ripresi gli studî per miglioramenti più sostanziali nelle tariffe degli olî.

L'Ispettorato generale ha quindi fatto invito alle Società di tener conto di tali voti e presentare le loro proposte.

><

Congresso Internazionale di Orticoltura a Colonia.

Il Comitato per la esposizione internazionale d'orticoltura che si terrà in Colonia nel prossimo agosto, ha fatto domanda al Ministero, per mezzo dell'Ambasciata di Germania, affinchè agli oggetti che dall'Italia saranno inviati alla esposizione predetta, siano accordate le riduzioni e le facilitazioni di trasporto solite a concedersi in consimili occasioni.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto;

1. Che con le riserve suggerite dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici possa approvarsi la nuova perizia e la conseguente maggiore spesa di L.1,520,400 occorrente per il compimento dei lavori di costruzione del tronco da Bagnara a Palmi nella ferrovia Reggio-Castrocucco;

2. Che si possano approvare gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di costruzione del tronco da Venafro a Roccaravindola, della ferrovia Caianello-Isernia, appaltati alla Impresa Francesco De Rosa, ammettendo che a scopo e titolo di finale transazione di ogni vertenza colla Impresa stessa si possa ridurre la multa in cui essa è incorsa per ritardo nel compimento dei lavori, ed accordarle alcuni maggiori compensi;

3. Che non sia da accogliersi il ricorso presentato a S. M. dalla Ditta Zanotti e Comp. proprietaria della

ferrovia privata da Gozzano alla cava d'Alzo, contro un provvedimento ministeriale che respinse una sua domanda pel sussidio chilometrico di lire mille ai sensi dell'articolo 12 della legge 29 luglio 1879;

4. Che possano approvarsi i progetti per lavori d'ampliamento provvisorî e definitivi della stazione di Usmate, comune alle linee Monza-Calolzio e Ponte San Pietro-Seregno e la convenzione intesa con la Società concessionaria della ferrovia Monza-Calolzio per quanto riguarda la competenza della spesa;

5. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti possano approvarsi due progetti presentati dalla Società delle strade ferrate Meridionali per lavori di difesa contro le alluvioni, in due tratti della linea da Napoli a Foggia;

6. Che respinte le maggiori pretese dell'Impresa Bonora relative al collaudo ed alla liquidazione finale dei lavori da essa eseguiti nel tronco da Cavanella d'Adige al Canale Lusenzo (ferrovia Adria-Chioggia) si possano nel rimanente accordare i maggiori compensi ammessi dal collaudatore;

7. Che si possano approvare il progetto e la perizia addizionale per lavori di riparazione a danni verificatisi lungo il tronco da Mandela a Colli nella ferrovia da Roma a Solmona;

Il prefato Consiglio ha inoltre dato il suo parere:

a) Su di una vertenza fra l' Amministrazione governativa e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche circa l'applicazione di una multa nella quale questa sarebbe incorsa per ritardo nel compimento di lavori sul tronco della ferrovia Bologna-Verona, compreso fra Bologna e San Giovanni in Persiceto;

b) Sulla proposta di accreditamento a favore dell'Impresa Neri, appaltatrice dei lavori di costruzione del terzo tronco della ferrovia di Vallelunga in Sicilia, di una determinata somma, in pendenza delle decisioni sul collaudo definitivo;

c) Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di costruzione del tronco da Monovalle a Piediripa, nella ferrovia Macerata-Porto Civitanova in appalto alla Impresa Francesco Reseigno.

><

Il *Consiglio superiore dei Lavori Pubblici* nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviarî:

1. Varianti ai due tronchi fra Tusa e Cefalù della ferrovia Messina-Patti-Cerda;

2. Collaudo dell'Impresa Peregrini per la costruzione del tronco Mortara-Bobbio nella ferrovia Vercelli-Mortara-Broni;

3. Consolidamento della trincea fra i km. 177-517 e 177-568 della linea Aquila-Terni;

4. Ampliamento della stazione di Santa Caterina Xirbi e variante di raccordo tra le linee di Vallelunga e Catania-Licata lungo la ferrovia Palermo-Catania;

5. Domanda della Ditta Fenzi per spostamento di binario presso le Ville Forti e Peratoner lungo la tramvia a vapore da Firenze a S. Domenico.

><

Tariffe.

Sappiamo che la Società delle strade ferrate Meridionali, anche a nome di quella delle ferrovie del Mediterraneo, ha dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici che esse nulla hanno da opporre a che venga accolta la domanda della Camera di Commercio ed Arti di Ravenna per ottenere che sia estesa a quella stazione ferroviaria anche la serie B della tariffa locale n. 216 piccola velocità, pel trasporto di zolfo in pani ed in pezzi.

><

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici una istanza della Camera di Commercio ed Arti di Padova, la quale, appoggiata alla circostanza che nei pressi di quella città esiste un importante stabilimento per la macinazione dello zolfo proveniente per via marittima-fluviale dalla Sicilia, domanderebbe che siano estese a quella stazione ferroviaria: 1° le serie A e B della tariffa locale n. 216; 2° tutte le tariffe cumulative e di transito, accordate alla stazione di Venezia; 3° le facilitazioni sulle piccole percorrenze, per mezzo di convenzioni speciali con minimo di traffico.

><

Sappiamo che il predetto Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato quello dei Lavori Pubblici a raccomandare alle Amministrazioni ferroviarie che, nell'iniziare trattative pel trasporto a prezzo ridotto di derrate agrarie, tengano conto del concetto espresso dal Consiglio superiore dell'Agricoltura nell'esame che esso fece dei voti manifestati dai Comizî agrarî intorno alle tariffe ferroviarie, che cioè, nel concedere le tariffe di favore pel trasporto di alcune produzioni agrarie si abbia riguardo a che il beneficio accordato ad alcune località non vada a pregiudizio di altre, tenuto conto della applicazione delle tariffe differenziali.

><

Sappiamo che dalla Sicilia, e in modo speciale dalla provincia di Siracusa sono state rivolte al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio vive raccomandazioni perchè le agevolezze consentite ai trasporti dei vini delle provincie meridionali della penisola, siano estese anche ai prodotti enologici dell' Isola, permettendo che le spedizioni di vini, spiriti, mosti, uve fresche, ecc., possano effettuarsi da una stazione qualsiasi della Sicilia, a vagoni completi e senza cura di trasbordi, ad altro punto del continente direttamente, con i ribassi della tariffa che sarà in via di favore stabilita in relazione alle ultime deliberazioni del Consiglio delle tariffe ferroviarie.

Siccome tratterebbesi di favorire l'industria enologica, riconosciuta attualmente meritevole di speciale riguardo, in una regione dove essa ha grandissima importanza, il prefato Ministero ha raccomandato il voto suesposto alla seria considerazione del Ministero dei Lavori Pubblici, ritenendo che il secondare il voto medesimo tornerebbe di non lieve vantaggio anche per l'azienda ferroviaria, la quale vedrebbe aumentato in modo sensibile il traffico delle merci suindicate.

><

La Direzione generale del Tesoro ha dato parere favorevole su una proposta fatta dall'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo di accordo col R. Ispettorato generale per la concessione di un abbuono del 5 0|0 sui prezzi ordinarî di tariffa, escluso però il diritto fisso e le altre tasse eventuali, per il tra-

sporto del ferro in barre da Corneto a Roma, con un traffico minimo annuale di 2000 tonnellate, e pure da Corneto a Napoli ed altre stazioni mediterranee fino a Nocera dei Pagani, Teano e Marigliano, con un traffico minimo annuo di 3000 tonnellate, e ciò a favore della Società anonima per lo stabilimento metallurgico di Piombino.

><

Il prefato Ministero ha dato anche il proprio assentimento alla proposta di applicazione della tariffa locale n. 301 P. V. accelerata, ai trasporti del bestiame ovino diretto ai pascoli della Capitanata, fra le stazioni di Teramo e quelle dei tronchi di Baletta-Vasto e Foggia-Rocchetta Melfi, e ciò allo scopo di attirare alla ferrovia i trasporti della specie che altrimenti si farebbero per le vie ordinarie.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 33,350 per rifacimento in acciaio di m. 3,996 di binario in ferro fra le prog. 239,460 e 243,456 del tronco Cotrone-Cutro, della linea Taranto-Reggio;

L. 6,500 per impianto di una presa d'acqua per alimentazione del rifornitore della stazione di Cecina, sulla linea Roma-Pisa;

L. 2,020 per compenso al signor Barone Gaetano Zurla per danni patiti e passibili dai suoi fondi in conseguenza delle piene del torrente Neto;

L. 700 per impianto d'un apparato di manovra del disco ovest presso lo scambio d'uscita della stazione di Nervi, ed impianto d'un apparecchio di consenso da manovrarsi dal fabbricato viaggiatori;

L. 2,000 per sgombro materie franate e ricostruzione di muri a mare lungo la linea Genova-Spezia fra Vernazza e Corniglïano;

><

Contratti colla Mediterranea.

Nella seduta del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutasi il 27 corrente, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche e C. di Padova per fornitura di kg. 185,000 di materiali accessori in ghisa e ferro per scambi e crociamenti;

2. Colla Ditta Law Russel e C di Bradford per fornitura di 12,000 metri lineari di stoffa di lana color avana per tendine delle vetture;

3. Colla Ditta Matucci Giuseppe e C. di Rogoredo per fornitura di 200,000 torcie a vento, del peso di kg. 120,000;

4. Colla Ditta Orlandi Francesco di Novara per fornitura di kg. 28,000 di gommelina;

5. Colla Ditta Cometti Pasquale di S. Eufemia di Borgoricco per fornitura di 43,000 scope di sorgo con manico e 21,000 scopette pure di sorgo.

6. Colla « Société Internationale d'éclairage par le gaz d'huile » di Parigi per fornitura di apparecchi per l'illuminazione a gaz sistema Pintsch di 4 vetture di 1ª classe e 4 di 2ª;

7. Colla Ditta Gaslini Pietro fu Antonio di Pavia per fornitura di kg. 30,000 d'olio di lino cotto;

8. Colla Ditta Rogorini Antonio di Milano per fornitura di 150 materassi di lana, 125 guanciali, 2000 federette di tela per guanciali e 500 federe di tela per materassi da brande.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 2600 per l'impianto di una condotta per derivazione d'acqua potabile per la stazione d'Ivrea;

2. L. 32,100 per il rifacimento in acciaio, modello 2 Vignole, di m. 3814.40 di binario in ferro mod. *H*, fra Nizza e Calamandrana, e precisamente fra le progressive 22,034.17, 22,484.17 e 22,787.30, 26,145.70, escluso il valore del materiale metallico di armamento calcolato in L. 64,096.30;

— La predetta Direzione Generale ha inoltre sottoposto all'approvazione i seguenti *contratti:*

1. Colla ditta Ghiglione Vincenzo, di Ceva, per lavori di fasciatura in ferro al fabbricato ad uso uffici ed alloggi in stazione di Ceva;

2. Colla ditta Vaglierini Egisto, di Civitavecchia, per i lavori di rinforzo in legname ai manufatti del tronco Cecina-Albarese, sulla linea Pisa-Roma;

3. Colla ditta Vignoli Salvatore, di Sampierdarena, per la costruzione di baracche in legname pel ricovero del personale di servizio sulla linea da Cuneo a Ventimiglia;

4. Colla ditta Provera Giuseppe, di Ritirata, per l'impianto di siepi lungo la linea Vercelli-Mortara-Broni;

5. Colla ditta Lepori Leopoldo, di Colle Salvetti, pei lavori di rinforzo in legname a 7 manufatti della linea Roma-Pisa;

6. Colla ditta Brambilla Augusto, di Milano, per la costruzione di due cabine per l'impianto di apparecchi centrali Saxby e Farmer nella stazione di Spezia.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 9017 per l'esecuzione di opere di difesa contro il torrente Cerreto, fra i chilometri 65,700 e 65,900 della linea da Foggia a Napoli;

2. L. 3160 per ricarico della massicciata lungo il tronco Legnago-Boschi Sant'Anna, della linea da Legnago a Monselice;

3. L. 3900 per l'escuzione di alcuni lavori di sistemazione e di completamento del servizio merci a grande velocità, ed assegnamento di un nuovo locale al servizio di pubblica sicurezza nella stazione di Bergamo;

4. L. 3700 per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Caserta, della linea Foggia-Napoli;

5. L. 1053 per la costruzione di un pozzo d'acqua potabile nella stazione di Cerreto-Telese, della linea Foggia-Napoli;

6. L. 36,897.83 per copertura provvisoria in legname di ponti metallici sulle linee già Alta Italia e Romane;

7. L. 118,889.39 per impianto del servizio merci e costruzione del fabbricato viaggiatori nella stazione di Cadeo.

Ferrovia Roma-Solmona. — Oggi, insieme coll'apertura dell'ultimo tronco Roviano-Solmona, ha luogo la solenne inaugurazione dell'intiera linea, lungamente attesa dalle popolazioni Abruzzesi.

Gli inviti furono diramati in nome collettivo dal Municipio di Solmona e da quello di Avezzano. Due sono i treni inaugurali partenti stamane da Roma ad un'ora di distanza; essi ritorneranno a Roma domani sera.

Il Comune di Roma ha offerto un rinfresco nella stazione di Tivoli; il Comune di Avezzano una colazione alle 12,30, e il Comune di Solmona un pranzo alle ore 9.

Della ferrovia Roma-Solmona, approvata colla legge 29 luglio 1879, abbiamo dato nel corso dei lavori, e tronco per tronco, i dati tecnici e le principali notizie riguardanti il progetto e la costruzione. Crediamo tuttavia opportuno il riassumere brevemente un po' di storia ed una sommaria indicazione delle opere della linea.

Questa coincide per quasi due terzi del suo sviluppo, col tracciato del progetto studiato, per incarico delle Società delle Ferrovie Meridionali, dall'ing. comm. Lanino; progetto che servì di base al Governo nelle trattative che determinarono la stipulazione della Convenzione 22 aprile 1874, conosciuta sotto il nome di Convenzione Spaventa, in forza della quale la Società delle Ferrovie Meridionali assumeva l'obbligo di costruire per conto dello Stato una linea da Roma, per Tivoli, a Solmona. Il primo progetto stabiliva il collegamento di questa linea a Molina, con una percorrenza di chilom. 161 circa; ma poi, essendosi deciso l'innesto a Solmona colla linea Aquila-Pescara, si ebbe una complessiva percorrenza di circa 172 chilometri circa.

La ferrovia si estende in due provincie, Roma e Aquila, percorrendo il territorio di 29 Comuni: 10 nella provincia romana e 19 nell'aquilana. Il massimo del livello sull'Appennino raggiunge l'altezza di metri 905 sul mare.

Le opere d'arte consistono complessivamente in 38 gallerie per un totale di metri 19,724.62, 41 viadotti, 56 travate, 36 passaggi superiori e 99 inferiori, e 410 ponti, 7 dei quali maggiori di metri 10 di lunghezza. Vi sono poi 129 passaggi a livello.

L'intera linea comprende 36 stazioni, di cui Tivoli e Solmona *fuori tipo*, una di prima classe (Avezzano), cinque di seconda (Bagni, S. Polo, Tagliacozzo, Celano, Soriano-Siculi) e 22 di terza classe. Vi sono poi sei fermate: Salone, Riofreddo, Cavaliere, Colli, Aielli, Rajano.

Tutta la spesa importerà L. 67,745,000 cioè L. 395 mila a chilometro, superando il preventivo di L. 11,345,000; e ciò è stato l'effetto necessario e previsto dei cambiamenti effettuati per attraversare la Marsica.

La linea venne costrutta sotto la direzione tecnica dell'ingegnere del Genio civile comm. G. B. Salvini e concorsero alla sua costruzione dieci Imprese.

Giustizia vuole che ora ricordiamo i nomi dei valenti ingegneri che coadiuvarono il cav. G. B. Salvini nell'ardua opera. Essi furono i signori: barone ing. Rodini, intelligente e operoso vice-direttore dei lavori; cav. Seismit-Doda, cav. Gallignani, ing. Augusto Strina, ing. Luigi Temperini, cav. Borsarelli, ing. Rebuffo, ing. Giovanni Strina, ing. Villa, ingegnere Borghignoli, ing. Zirone, ing. Carosso.

E non vanno dimenticati tutti gli altri funzionari del personale straordinario, che lavorarono con impegno e con affetto.

Ferrovia Ovada-Alessandria. — Presa in esame la domanda avanzata dal Consorzio, costituito da vari Comuni della Provincia di Alessandria, per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Ovada ad Alessandria, col massimo sussidio governativo stabilito dalla legge 24 luglio 1887, il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, pur ritenendo ammissibile dal lato tecnico il progetto esibito, tuttavia prima di emettere un definitivo parere sulla concessione ha opinato: che debbasi dal Consorzio decidere quali dei tracciati proposti per l'allacciamento colla ferrovia Genova-Acqui-Asti s'intende di adottare, e che si debba inoltre modificare il piano finanziario presentato dallo stesso Consorzio.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Il Consiglio superiore tenne ieri, 26, una seduta straordinaria per occuparsi della domanda di sussidio presentata dal Consorzio per la Roma-Viterbo.

Il sussidio di 3 mila lire per chilometro e per 70 anni fu approvato a voti unanimi.

Grave invece e molto animata fu la discussione intorno alla domanda di far partire la linea da una stazione autonoma, anzichè da quella dei Prati di Castello.

Con otto voti contro sette è stata approvata una stazione autonoma. (V. *Informazioni*).

Ferrovia Corleone-Chiusa. — Il Consiglio provinciale di Palermo ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la inserzione nei 1000 chilometri di ferrovie di quarta categoria, autorizzate colla legge del 27 aprile 1885, del tronco di ferrovia da Corleone per Chiusa al confine della provincia di Girgenti, ed ha unito al corredo dell'istanza predetta un progetto di massima del tronco Corleone-Chiusa, compilato dall'ing. A. Albanese, già ammesso dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

Ferrovie Nord Milano e Ticino. -- Giovedì scorso furono tenute simultaneamente a Milano dalle due Società le Assemblee straordinarie degli azionisti per le note convenzioni, di cui abbiamo dati ampi dettagli nei n. 25 e 26. Queste convenzioni vennero approvate.

In conseguenza, ieri furono firmati i contratti definitivi fra le due Società e la provincia di Como.

Il 1° agosto la Nord-Milano assumerà l'esercizio delle linee cedutele dalla Ticino.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzata la Compagnia di Fives-Lille ad aprire all'esercizio la linea da Saint-Georges-de-Commiers a la Mure, con diramazione verso Notre-Dame-de Vaulx, ed ha fissata la data del 1.o prossimo agosto per l'apertura.

La linea, compresavi la diramazione, misura la lunghezza di m. 32,622 e comprende oltre le due stazioni estreme, quelle intermedie di Notre-Dame-de-Commiers, la Motte-les-Bains, la Motte-d'Aveillans e Peychagnard. La diramazione non ha stazioni intermedie.

È questa la prima ferrovia d'interesse generale che in Francia sia stata costrutta a scartamento ridotto; la massima pendenza è di 27 millimetri per metro; il raggio medio delle curve è di 100 metri; il costo dei lavori arriva a L. 12,000,000. La linea conta cinque grandi ponti, sette viadotti e numerosi tunnels.

Ferrovie Svizzere. — Le *Notizie Basileesi* hanno annunciato che il Dipartimento federale delle ferrovie è presentemente occupato all'elaborazione di una nuova legge federale sulle ferrovie (l'attuale data dal 1872), la cui tendenza principale sarebbe il riscatto delle ferrovie svizzere.

La *Nuova Gazzetta di Zurigo*, pur ammettendo l'esattezza della notizia che il Dipartimento federale delle ferrovie sia occupato all'elaborazione di detta nuova legge, osserva che finora non venne fatta alcuna comunicazione circa lo scopo che essa si prefigge, nè sulle parti della vecchia legge che saranno modificate. Così non è pure probabile che il nuovo progetto sia presentato alla prossima sessione dell'Assemblea federale.

Ferrovie Russe. — L'anno 1887 fu, dopo il 1883, il più favorevole dello scorso sessennio alle ferrovie Russe, come deducesi dal seguente prospetto:

Anni	Lunghezza in *verste*	Prodotti brutti	Prodotto per *versta*
1887	25.276	249.716.287	10.178
1886	24.508	222.087.481	9.147
1885	24.041	230.234.504	9.781
1884	23.039	226.588 822	10.872
1883	22.215	228.559.879	10.392
1882	21.539	212.089.567	9.950

Nel 1887 furono trasportati: 34.757.923 viaggiatori, ossia 427.240 più che non nel 1886; 9.858.725 *pud* (1) di merci a gran velocità, ossia 1.061.246 *pud* di più che nel 1886; 3.006.586.907 *pud* di merci a piccola velocità, ossia 458.891.066 *pud* di più che nel 1886; oltre 41.894.724 *pud* di merci a piccola velocità destinate all'estero od a compagnie di navigazione, ossia 1.303.673 *pud* di meno che nel 1886.

Al 1.o gennaio 1888 le ferrovie Russe misuravano 25.276 *verste* (2), di cui 768 furono costrutte nel 1887; contavansi poi 10 linee appartenenti allo Stato e 52 appartenenti a Società private.

Ferrovie Metropolitane. — Ecco un interessante confronto sul movimento delle ferrovie metropolitane di tre grandi città; Londra, New-York e Berlino.

La metropolitana di Londra ha uno sviluppo di 61 chilometri (sotterranea); 5i e 1[2 quella di New-York; 12 chilom. quella di Berlino.

Nel 1887 quella di Londra trasportò *122 milioni* di persone: *159 milioni* li trasportò quella di New-York; *15 milioni e mezzo* quella di Berlino.

La ferrovia sotterranea di Londra costò *2 miliardi e 300 milioni* (quanto tutte le nuove ferrovie del Regno d'Italia); quella di New-York costò soltanto *1.275 milioni; 75 milioni* quella di Berlino.

Ond'è che quella di Londra costò in media 37 milioni e mezzo al chilometro; quella di New-York 24 milioni e mezzo; 6 milioni, 250 mila lire circa quella di Berlino.

Tunnels Inglesi. — Pubblichiamo il prospetto dei dieci tunnels inglesi più lunghi, premettendo che il *yard* equivale a metri 0,91.

Tunnels	Linee Ferroviarie	Lunghezza in *yards*
Severn . . .	Great Western . . .	7.664
Stanbridge . .	North Western . . .	5.342
Woodhead . .	Manchester et Sheffield .	5.297
Bramhope . .	North Eastern	3.745
Medway . . .	South Eastern	3.740
Sevenoaks . .	South Eastern	3.600
Box	Great Western . . .	3.227
Littleborough .	Lancashire et Yorkshire	2.869
Sapperton . .	Great Western . . .	2.800
Polehill . . .	South Eastern	2.759

Ferrovie Orientali. — Togliamo dal *Pester Lloyd* i seguenti dati sulle due linee ferroviarie Costantinopoli-Belgrado e Belgrado-Salonicco, testè aperte all'esercizio:

La linea *Costantinopoli-Belgrado* misura 1053 chilometri e comprende i quattro principali tronchi:

Costantinopoli-Mustafò (chilom. 356) sul territorio turco;
Mustafò-Kakatel (chilom. 247) attraverso la Romelia orientale;
Vakarel Pirot (chilom. 114) in territorio bulgaro;
Pirot-Belgrado (chilom. 336) attraverso la Serbia.

La linea *Belgrado-Salonicco* è lunga 693 chilometri ed è formata da due tronchi:

Belgrado-Nissa-Vranja (chilom. 365) attraverso la Serbia;
Vranja-Salonicco in territorio turco macedonico (chilom. 328).
Le due linee hanno comune il tronco Pirot-Nissa-Belgrado.

— Il servizio diretto fra Vienna e Costantinopoli sarà inaugurato fra tre settimane circa.

I treni impiegheranno 46 ore da Costantinopoli a Vienna, partendone la sera; e 40 ore nel ritorno da Vienna a Costantinopoli.

Ferrovie Algerine. — Il 20 luglio fu aperto all'esercizio il tronco da Aïu-Tellout a Lamoricière della linea Tabia-Tlemen appartenente alla *Compagnie de l'Ouest-Algerien.* Questo tronco misura 8.709 metri e non ha che le due stazioni estreme.

(1) Il *pud* equivale a chilogrammi 16.380.
(2) La *versta* equivale a metri 1.066.

Tramways di Rio Janeiro. — In tutto l'anno 1887 transitarono a Rio Janeiro nelle vetture delle diverse Compagnie di *tramways,* 40,904,267 passeggeri, cioè 1,254,142 di più dell'anno 1886.

Il numero di viaggi di andata e ritorno dei *tramways* è stato di 1,432,787.

Le Compagnie hanno un servizio di 435 vetture-omnibus per passeggieri, 5,471 muli da tiro e 2,119 impiegati.

Le loro rendite nello stesso periodo di tempo diedero un guadagno netto di lire italiane 5,563,497.50.

L'estensione delle linee dentro e fuori la città è di 239 chilometri.

Il capitale totale delle Compagnie è di L. It. 58,545,450.

Notizie Diverse

Conferenze ferroviarie per riduzioni di tariffa — Sono incominciate nella corrente settimana a Venezia, nei locali della Camera di Commercio, le conferenze indette tra i rappresentanti del Governo e delle due Società ferroviarie Mediterranea ed Adriatica per discutere il progetto delle tariffe per i trasporti delle uve, dei mosti e dei vini.

Vi prendono parte: per il Governo il comm. ing. Ottolenghi, il comm. Braida ed il cav. Calvori; per la Mediterranea il comm. Frigo e il sig. Dossena; per l'Adriatica il cav. Galluzzi, il cav. Bavastro ed il sig. Mannini.

Nella prima seduta, tenutasi il 23 corrente, si incominciò lo studio di una nuova tariffa ferroviaria per l'esportazione dei vini nazionali.

Bonificazione idraulica dell'Agro Romano. — Il num. 5534 (serie 3ª) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge, data a Roma l'8 luglio 1888:

Art. 1. È autorizzata la maggiore spesa di L. 3,500,000 occorrente per il compimento della bonificazione idraulica dell'Agro Romano.

Art. 2. Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, in aggiunta a quella autorizzata con la legge del 23 luglio 1881, n. 333, e verrà ripartita come segue:

Esercizio 1888-89	. . . .	L. 1,000,000
» 1889-90	. . . .	» 1,500,000
» 1890-91	. . . .	» 1,000,000
	Totale	L. 3,500,000

Art. 3. Questa maggiore spesa sarà sostenuta dallo Stato dalla provincia di Roma e dai Comuni interessati nella misura stabilita dall'art. 2 della legge 9 luglio 1883, n. 1505.

Nuovo porto a Roma. — Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto d'appalto dei lavori per la costruzione del nuovo porto fluviale a monte del Mattatoio in Roma, in sostituzione di quello di Ripetta, e per la sistemazione di un tratto di sponda sinistra del Tevere, per una estesa complessiva di metri 298.50.

La spesa preventivata per l'esecuzione di questi lavori è di lire 1,297,199.87.

Illuminazione elettrica degli omnibus. — Riportiamo dal *Times*: Il signor James Willing *junior,* di Londra, è l'inventore di un sistema molto semplice d'illuminazione elettrica per gli omnibus. Ecco la descrizione sommaria di tale sistema brevettato: — L'elettricità necessaria è immagazzinata in una piccola cassetta che si può adoperare dal di fuori dell'omnibus e non è a vista del viaggiatore. Un filo metallico, flessibile, parimenti nascosto unisce la cassetta alla lampada, che è costrutta in modo che per il suo semplice spostamento di qualche centimetro nella scanalatura in cui è

posta, si stabilisce automaticamente la corrente che produce la luce. Queste cassette portatili o accumulatori sono cariche d'elettricità per due giorni. Il movimento, contrario a quello per cui si stabilisce automaticamente la corrente, interrompe il circuito e sopprime la luce.

Questa semplice invenzione fu esperimentata con molto successo su circa cinquanta omnibus della Società Generale degli Omnibus di Londra, e la sua adozione in tutta la metropoli e nelle principali città del Regno Unito non è più che affare di tempo. Intanto Leeds, Manchester, Liverpool e qualche altra importante città trattano già per essere autorizzate ad usare questo nuovo apparecchio d'illuminazione.

Canale dal Nord al Baltico. — La Commissione imperiale, che presiede alla costruzione del grandioso canale destinato a congiungere i due mari, ha indetto l'asta per i lavori di sterro dei due tronchi estremi; lunghezza complessiva 44 chilometri, con uno sterro di 51,533,000 metri cubi.

Tutto il canale misurerà 99 chilometri circa e sarà condotto a termine entro il periodo di cinque anni.

Ponte sull'Hawkesbury (Australia). — Il Governo della *Nuova Galles* del Nord (Australia) apriva nel 1884 il concorso per l'esecuzione di un ponte ferroviario sul fiume Hawkesbury a 48 km. da *Sidny*. Il progetto adottato fu quello presentato dall'*Union Bridge e C.* di New-York.

Il ponte ha m. 880 di lughezza, divisa in 7 campate dell'apertura di m. 124 a 126 ciascuna. Le travate sono del sistema *Liuville* molto usitato in America; il metallo impiegato, l'acciaio dolce.

Il letto del fiume è formato da strati di fango e sabbia fino sino alla profondità di m. 56. Ad una tale profondità l'impiego dell'aria compressa essendo impossibile, si è ricorso ad un procedimento consistente nello impiego di cassoni formati da tre grandi tubi o pozzi riuniti, mediante robusti tiranti ad un inviluppo esterno. Il fango che affluiva nell'interno dei pozzi a misura che il sistema s'affondava, veniva estratto per mezzo di draghe a mascella, ed i pozzi erano infine, come pure l'intervallo fra di essi e l'inviluppo esterno, riempiti di calcestruzzo.

L'opera è riuscita felicemente, ma è da osservarsi che il sistema adoperato lasciava troppa larga parte all'imprevisto. La presenza di blocchi nei terreni che dovevano essere attraversati dai cassoni e così pure l'inclinazione del terreno sul quale i cassoni medesimi dovevano appoggiarsi avrebbero fatto nascere le più grandi difficoltà.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			21 Luglio	Luglio 28
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 790	785
»	»	Mediterranee	» 635	633,50
»	»	Sicule	» —	—
»	»	Sarde (preferenza)	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 540	540
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 251	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 320	320
»	»	» 2ª emiss.	» 308	308
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 320	320
»	»	Sarde, serie *A*	» 315	315
»	»	» serie *B*	» 312	312
»	»	» 1879	» 312	312
»	»	Pontebba	» 464	464
»	»	Nord-Milano	» 268	266
»	»	Meridionali Austriache	» 296	296

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura di Palermo (4 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione dalla strada comunale obbligatoria da Belmonte Mezzagno verso S. Cristina Gela (metri 2653.39) oltre al tratto interno (metri 159.83). Importo L. 39.000. Cauzione provvisoria lire 1625. Cauzione definitiva L. 2250. Fatali giorni 15.

Direzione del Genio Militare pei lavori della Regia Marina (Spezia) (4 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la manutenzione dal 1.o luglio al 30 giugno 1889 dei fabbricati, strade, piazzali, ecc. della R. Accademia Navale di Livorno. Importo L. 38000. Cauzione L. 3800.

Deputazione Provinciale di Napoli (4 agosto, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori del nuovo basolato nella strada di Benevento. Importo L. 91,000. Cauzione provvisoria L. 4530. Cauzione definitiva L. 9100. Deposito L. 250. Fatali a stabilirsi.

Deputazione Provinciale di Torino (6 agosto, ore 10 ant.. 1.a asta). — Appalto delle opere di sistemazione del quarto tronco della strada provinciale Castellamonte-Pont. Importo L. 44,542. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva L. 4500. Fatali 21 agosto, ore 10 ant.

Direzione del Genio Militare di Verona (6 agosto, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione degli immobili in Mantova, Borgoforte e adiacenze dal 1.o luglio 1888 al 30 Giugno 1891. Importo L. 120,000, Cauzione L. 12,000.

Deputazione Provinciale di Catania (6 agosto, ore 12 merid., definitivo). — Appalto per 4 anni della provvista di materiali occorrenti alla manutenzione delle sottoindicate strade provinciali. — 1.o Strada da Nicolosi per Belbasso al bivio Pria di S. Mar. di Licodia, chil. 12640. Importo annuo ridotto lire L. 9492.34. — 2.o Dalla sponda destra del Simeto in contrad-Arca dei Monaci alla contrada Gabella verso Raddusa, chilom metri 16600.00. Importo annuo ridotto L. 6150.30. — 3.o Da Palagonia per Bamacca a Gurnalunga, chil. 12713.00. Importo annuo ridotto L. 2895.25. — 4.o Dalla stazione di Catenanuova a Regalbuto, chil. 16600.00. Importo annuo ridotto lire 4374.72. (Vedi n. 25 del *Monitore)*.

R. Prefettura di Avellino (7 agosto, ore 11 ant., definitivo). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria di Serino, tronco da Canali per Ferrari alla stazione ferroviaria. Importo ridotto lire 36,514.80. (V. n. 24 del *Monitore)*.

Deputazione Provinciale di Girgenti (10 agosto, ore 1 pom., definitivo). Appalto della costruzione di una variante nella strada Casteltermini al confine con la provincia di Palermo, e propriamente del Ponte Palo per la stazione ferroviaria di Acquaviva nella casa Guccia, incluse le opere murarie del nuovo ponte con travata metallica sul fiume S. Pietro. Importo ridotto L. 45,987.53. (V. n. 25 del *Monitore*).

Municipio di Arienzo (14 agosto, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori dell'edificio scolastico; venne offerto il ribasso del 18 0[0 su L. 46,031.34. (V. n. 25 del *Monitore)*.

Comune di Lipari (15 agosto, ore 11 ant., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto delle opere e provviste necessarie per trasformare in Ospedale Civico, il Convento degli ex P. P. Osservanti attualmente destinato ad uso di scuole maschili. Importo L. 55,000. Cauzione provvisoria lire 4000. Cauzione definitiva L. 8000. Fatali 5 settembre, ore 12 merid.

Prefettura di Rovigo (16 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione di banca, costruzione di sottobanca e parziale difesa frontale dell'argine sinistro di Po nei Froldi Golena Chiavica di Calto, Ritiro Romanin, Golena Chiavica rossa nel tratto compreso fra la Chiavica di Calto e la Chiavica rossa (metri 20) a valle della Chiavica di Calto fino a metri 25 a monte della Chiavica rossa nei Comuni di Calto e Salara (metri 1650). Importo L. 86,580. Cauzione L. 4600. Deposito per spese L. 3000. Lavori compiuti in mesi 5.

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (*Spezia*) (9 agosto, ore 12 merid., unico e definitivo). — Fornitura di manichette, tessuto di lino, per pompe diverse dimensione. Importo L. 34,715. Cauzione L. 3370.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la fornitura di una *Boa Galleggiante* per Pozzuoli, per conto del 2.o Dipart. Marittimo di Napoli.

Città di Taranto. — L'appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del pubblico macello, fu aggiudicato per L. 64,199.80 al signor Vergara Francesco. (V. n. 21 e 26 del *Monitore*).

Prefettura di Treviso. — L'appalto dei lavori di costruzione di un nuovo argine a sinistra del Piave dal Muro Campana a San Michele, è stato aggiudicato al signor cav. Matteo Cricco col ribasso dell'11.25 0[0 su lire 46370. (V. n. 26 del *Monitore*).

Prefettura di Salerno. — L'appalto dei lavori di sistemazione di un tronco del collettore Solafrano fra i ponti Piro e S. Maria a Favore nell'agro Nocerino, fu aggiudicato al signor Salzano Mauro per L. 27,003.32. (V. n. 19, 22 e 26 del *Monitore*).

Municipio di Genova. — L'appalto della costruzione d'un caseggiato ad uso Ricovero da eseguirsi a S. Fruttuoso, frazione del Comune di Genova, venne aggiudicato ai signori Pertica e Rivera per L. 228,451.18. (V. n. 26 *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Padova. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo ed ingrosso di banca con parziale terrapieno a base di ributto arginale ed al robustamento dell'argine sinistro d'Adige nella località Drizzagno con Marezzana Sparzolara fra il confine Veronese-Padovano e lo stante n. 8 in Comune di Castelbaldo sull'estesa di metri 1483 computata lungo il ciglio della banca da costruirsi, è stato aggiudicato al signor Luigi Bonetti che offerse il 28.01 0[0 su L. 174.730. (V. n. 26 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Pavia. — L'appalto dei lavori di rialzo ed imbancamento dell'argine sinistro di Po nel basso Siccomaro fra i picchetti di guardia 44-70 (metri 5488,45) compresa la sistemazione delle piazzette di guardia e rampe di accesso cadenti nella stessa tratta arginale, venne aggiudicato alla ditta Luigi Rizzi che offrì un ribasso del 27,71 0[0 su L. 201,646. (V. n. 26 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1888-89.

Prodotti approssimativi del traffico

*dall'*11 *al* 20 *Luglio* 1888.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4024**	**4001**	+ **23**	**531**	**510**	+ **21**
Media	**4024**	**4001**	+ **23**	**531**	**510**	+ **21**
Viaggiatori	1,285,151.73	1,309,312.59	— 24,160.86	34,441.38	43,982.08	— 9,540.70
Bagagli e Cani	56,776.87	60,276.39	— 8,599.52	619.88	1,282.50	— 662.62
Merci a G. V. e P. V. acc.	301,879.19	286,973.68	+ 14,905.51	4,970.97	4,725.53	+ 246.44
Merci a P. V.	1,460,164.57	1,445,575.26	+ 14,589.31	32,083.33	32,971.59	— 888.26
TOTALE	3,103,972.36	3,102,237.52	+ 1,734.44	72,115.76	82,961.70	— 10,864.14

Prodotti *dal* 1° *al* 20 *Luglio* 1888

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Viaggiatori	2,659,175.93	2,532,522.70	+ 126,653.23	70,540.53	85,071.83	— 14,531.30
Bagagli e Cani	118,956.63	115,745.88	+ 3,210.75	1,387.84	2,458.65	— 1,070.81
Merci a G. V. e P. V. acc.	574,600.85	587,085.29	— 12,484.44	9,967.88	9,667.40	— 599.52
Merci a P. V.	2,828,479.31	2,900,473.73	— 71,994.42	59,153.80	66,155.83	— 7,002.03
TOTALE	6,181,212.72	6.135,827.60	+ 45,385.12	140,150.05	163,353.71	— 23,203,66

Prodotto per chilometro

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
della decade	771.36	775,37	— 4.01	135,81	157.42	— 21.61
riassuntivo	1,536.09	1,533.57	+ 2.52	263.94	317.81	— 53.87

(*) La linea Milano Chiasso (Km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'*11 *al* 20 *Luglio* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74	Chil 45
Viaggiatori	4,198 85	12,075.60	1,196.50	10,550.70	1,245.50	3,458.37	2,022.00	3 814 90	7,999 65	1,968 60	1,353.20	4,516 20	—
Bagagli e Cani	61.65	299.40	42.55	183.95	8.70	71.70	9.90	23 25	59 90	26 80	26.05	101.90	—
Merci a G. V. ed Accelerata	316.50	2,014.60	114.50	761.90	219 70	527.65	4.85	108.35	190.15	39.10	»	268 00	—
Merci a P. V.	3,54[illegible]0	4,785 90	1.373.90	1,229.60	1,883.05	1,417.70	260.95	184 50	944.55	434.35	»	1,760.75	—
TOTALI	7,6[illegible]3 20	19,175.50	2,727 [illegible]5	12,729 [illegible]5	3,357.00	5,475.40	2,29[illegible].80	4,131.00	9,194.[illegible]5	2,468.85	1,359 25	6,56[illegible].85	—

ANNUNZI

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA G. ROBIOLA.

G. Pastori Dirett. propr.-respons.

ANNO XXI — Sabato, 4 Agosto 1888 — NUM. 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

CONVENZIONE
con la Società delle strade ferrate del Mediterraneo
(21 giugno 1888)

(Continuazione e fine, vedi n. 30).

Art. 12. — *Trasporti in servizio - Nolo di materiale mobile.*

Per la costruzione, il consolidamento, e in generale per tutti i lavori occorrenti alle linee indicate nel primo articolo della presente Convenzione, la Società è autorizzata a trasportare in servizio sulla intera rete Mediterranea in esercizio e sui tratti di nuova costruzione i materiali, attrezzi, e meccanismi ed oggetti di consumo, occorrenti alle medesime, come pure gli operai e le persone addette alla esecuzione e direzione dei relativi lavori e provviste.

Gli appaltatori pagheranno alla Società, a titolo di rimborso spese, e perciò da non computarsi nei prodotti dell'esercizio, la tassa di due centesimi per chilometro percorso dalle persone o per tonnellata chilometrica degli oggetti di cui sopra, trasportati per loro conto sulle linee della rete Mediterranea in esercizio.

Restano ferme le disposizioni contenute nell'articolo 35 del contratto di esercizio della rete Mediterranea per quanto riflette la misura del nolo dovuto dalla Società al Governo per l'uso del materiale rotabile, durante il tempo che sarà adoperato nei trasporti in servizio sopra autorizzati, come pure per ciò che riguarda il computo delle percorrenze del medesimo materiale rotabile, agli effetti dell'articolo 19 del capitolato di esercizio della rete Mediterranea.

Art. 13. — *Esercizio durante il vigente contratto per la rete Mediterranea.*

Dal giorno in cui si apre una linea, un tronco o tratto di linea, e fino alla scadenza del vigente contratto per la rete Mediterranea, l'esercizio sarà fatto secondo il contratto e il capitolato per la rete stessa, approvati con legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), salvo quanto è in contrario stabilito con la presente Convenzione.

I tratti eventualmente comuni fra le nuove linee o fra alcuna di esse e quelle in esercizio o da costruirsi dalle reti Mediterranea e Adriatica, saranno considerati come due tronchi distinti, per il computo del corrispettivo di esercizio; ma il corrispettivo totale sarà diminuito di lire settecentocinquanta per chilometro effettivo di tronco comune.

Saranno intieramente a carico della Società le spese di qualunque natura, necessarie per la buona manutenzione e conservazione e per il regolare esercizio delle linee affidate in costruzione. In queste spese si comprendono tutte quelle necessarie per riparare i danni cagionati da vizî di costruzione, da casi fortuiti e di forza maggiore, incluse quelle di cui all' articolo 56 del Capitolato per la rete Mediterranea.

Saranno pure a carico della Società le spese relative all'armamento delle linee e delle stazioni e quelle per i lavori, di cui al secondo comma dell'art. 59 del Capitolato annesso al contratto per l'esercizio della rete Mediterranea, esclusi i raddoppiamenti delle linee. La Cassa per gli aumenti patrimoniali rimane esonerata da queste spese.

Gli ampliamenti, però, richiesti dall' incremento del traffico delle altre linee affluenti alle stazioni d'innesto, indicate all'articolo 8, e quelli resi necessari dagli eventuali innesti di nuove ferrovie in qualunque punto delle linee affidate in costruzione con la presente convenzione, saranno dalla Società eseguiti a spese del proprietario di dette linee, come all'art. 8 del capitolato di esercizio per la rete Mediterranea.

In compenso degli oneri indicati nel presente articolo, sarà pagata alla Società oltre i corrispettivi di cui all'art. 8, la somma annua di lire 200 per chilometro di linea, e cesserà il versamento annuo di lire 200 per chilometro nel fondo di riserva per i casi di forza maggiore, stabilito dall'articolo 73 del Capitolato per la rete Mediterranea

Alla rinnovazione del materiale metallico di armamento sarà provveduto mediante il fondo speciale di riserva, a tale effetto istituito coll'articolo 19, n. 2, del contratto per l'esercizio della rete Mediterranea.

Qualora però occorressero ricambi al materiale d'armamento, fornito dal Governo, nei primi cinque anni di impiego, vi si provvederà a spese dei fornitori, a norma della garanzia stipulata in proposito dal Governo nei contratti relativi.

Art. 14. — *Aumento del capitale sociale ed emissione di obbligazioni.*

Per l'adempimento degli obblighi assunti con la presente Convenzione, la Società è autorizzata a portare da 135 a 180 milioni il suo capitale in azioni ed a procurarsi il rimanente capitale necessario con emissione di proprie obbligazioni.

I versamenti fatti sulle azioni saranno aggiunti al capitale sociale in azioni di cento trentacinque milioni di lire, a tutti gli effetti di cui all'art. 24 del vigente contratto per l'esercizio della rete Mediterranea fino a che continuerà ad essere in vigore il contratto medesimo.

Art. 15. — *Favore all'industria nazionale. Norme amministrative per la esecuzione di lavori e provviste.*

Alle provviste di materiale fisso occorrente alla costruzione ed all'esercizio delle linee che formano oggetto della presente Convenzione, saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 21 del vigente Capitolato per l'esercizio della rete Mediterranea.

Ai lavori ed alle provviste, che la Società dovrà eseguire non a proprie spese, saranno estese le disposizioni che si applicano pei lavori e per le provviste di cui nella prima parte dell'articolo 65 del Capitolato predetto.

Art. 16. — *Vigilanza dei lavori.*

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione delle opere, secondo le disposizioni delle leggi e dei regolamenti sulle strade ferrate. La Società dovrà dare tutte le giustificazioni e spiegazioni di cui fosse richiesta, e somministrare tutti i mezzi di verificazione richiesti per eseguire scandagli nelle opere d'arte e nei fabbricati, ed in generale per lo esercizio del diritto di sorveglianza, che al Governo compete.

Art. 17. — *Tasse di registro.*

La presente Convenzione, gli atti per l'aumento del capitale in azioni e per l'emissione delle obbligazioni e per le occorrenti modificazioni allo statuto sociale, ed i contratti ed atti riflettenti le espropriazioni, che la Società stipulerà per la costruzione delle linee comprese nella presente Convenzione, saranno soggetti al diritto fisso di lire italiane *una*, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 18. — *Cessione della concessione.*

La Società, senza esserne autorizzata per legge, non potrà cedere, nè in tutto nè in parte, la concessione, la costruzione o l'esercizio delle linee alle quali si riferisce la presente Convenzione.

Art. 19. — *Multe e premi.*

Qualora la Società, senza giustificati motivi di forza maggiore, tardasse a dare eseguita ed armata una linea o tronco di linea in modo da essere aperto al servizio dei viaggiatori e delle merci oltre il termine fissato dall'art. 3 della presente Convenzione, andrà soggetta ad una multa a favore del Governo. Questa multa sarà nella misura di un quarto della annualità chilometrica propria stabilita dall'art. 9, per ogni chilometro di cui sia ritardata l'apertura, e in ragione del tempo, per il quale duri il ritardo.

Il Governo preleverà l'ammontare delle multe, nelle quali incorresse la Società, sugli altri corrispettivi dovuti alla medesima.

Qualora il Governo ordini l'apertura anticipata al servizio dei viaggiatori e delle merci di qualche tronco o tratto di linea, decorrerà dal giorno di apertura la annualità propria pattuita all'art. 9, per i chilometri aperti in anticipazione.

Art. 20. — *Controversie — Arbitrati.*

Qualora sorgano controversie per la interpretazione o l'esecuzione del presente contratto, in quanto riguardano le costruzioni, la Società dovrà rivolgersi direttamente al Ministro dei Lavori Pubblici, al quale spetterà di decidere in proposito.

Nel caso di discrepanza fra il Ministro predetto ed il Concessionario, le controversie, che fossero di competenza della autorità giudiziaria, saranno deferite ad un giudizio di arbitri, da nominarsi, di volta in volta, in numero di cinque.

Il Governo e la Società nomineranno due arbitri ciascuno; i quattro eletti procederanno di accordo alla nomina del quinto, al quale spetterà la presidenza del collegio arbitrale, che avrà sede in Roma.

In caso di disaccordo, il quinto arbitro sarà nominato dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Gli arbitri pronuncieranno secondo le regole di diritto, ma le parti potranno d'accordo, caso per caso, autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori. Però nelle quistioni tecniche relative alla esecuzione dei lavori, la cui definizione sia urgente, gli arbitri pronuncieranno come amichevoli compositori.

Art. 21. — *Validità della Convenzione e sua decorrenza.*

La presente Convenzione avrà effetto dal 1° settembre 1888, ma non s'intenderà definitiva nè valida, se non sarà stata accettata dall'Assemblea generale degli azionisti della Società, ed approvata per legge.

Articolo addizionale.

Maggiore spesa per rendere comune una tratta della linea locale Sparanise-Gaeta colla diretta littoranea Roma-Napoli.

A parziale deroga delle condizioni contenute nella presente Convenzione per quanto si riferisce alla linea *Sparanise-Gaeta*, la Società, a richiesta del Governo, si obbliga di costruire, colle modalità di una linea di primaria importanza, il tratto della ferrovia suddetta compreso fra la stazione di Minturno e la Sella interposta fra i Monti Rotondo e Dragone nelle vicinanze di Gaeta, allo scopo di farlo servire come tratto comune alla ferrovia diretta littoranea Roma-Napoli.

Il maggior costo, il modo ed il tempo di pagamento della costruzione di questa tratta, in confronto delle modalità stabilite all'art. 4 della presente convenzione, saranno determinati d'accordo fra le parti, ed in caso di discrepanza, dagli arbitri, di cui all'art. 20.

Come conseguenza della adozione delle modalità di una linea di primaria importanza nel tratto sovra accennato necessitandosi nello stesso un maggior percorso di metri 1824, la lunghezza della linea Sparanise-Gaeta, in luogo di chilometri 54,270, quale risulta dall'art. 3, verrà ritenuta di chilometri 56,094, e ciò agli effetti degli art. 9 e 10.

Nella determinazione del corrispettivo da assegnarsi alla Società per l'adattamento del tratto in questione, sarà dedotto dal suo maggior costo un capitale corrispondente alla annualità chilometrica che il Governo pagherà sulla maggior lunghezza sovracitata.

Fatto in Roma quest'oggi ventuno giugno dell'anno mille ottocento ottantotto in doppio originale.

Sottoscritti all'originale: (*Seguono le firme*).

PRODOTTI FERROVIARII

Maggio 1888.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di maggio 1888, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1887.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di maggio 1888 ascese a L. 21,101,067, mentre nel maggio 1887 fu di L. 20,666,416, quindi presenta un aumento di L. 434,651.

I suddetti totali sono così divisi:

	1888	1887
Viaggiatori	L. 8,871,270	L. 8,810,577
Bagagli	» 398,494	» 379,475
Merci a grande velocità	» 1,921,336	» 1,293,091
» a piccola »	» 9,746,197	» 10,083,671
Introiti diversi	» 163,770	» 99,602
Totale	L. 21,101,067	L. 20,666,416

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1888	1887
Rete Mediterranea . .	L. 10,620,874	L. 10,128,978
» Adriatica . . .	» 8,920,269	» 8,948,844
» Sicula . . .	» 542,900	» 642,252
Ferrovie dello Stato . .	» 80,500	» 85,379
» Sarde . . .	» 174,478	» 183,110
» Diverse . .	» 762,046	» 677,853
Totale	L. 21,101,067	L. 20,666,416

La differenza poi tra maggio 1888 e maggio 1887 va così ripartita:

	+	—
Rete Mediterranea . .	+ 491,896	
» Adriatica . . .		— 28,575
» Sicula . . .		— 99,352
Ferovie dello Stato . .		— 4,879
» Sarde . . .		— 8,632
» Diverse . . .	+ 84,193	
Totale	+ 434,651	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di maggio in	L. 21,101,067
aggiungendo quello dei mesi precedenti in .	» 199,128,711
il prodotto generale dal 1° luglio 1887 al 31 maggio 1888 risulta di	L. 220,229,778
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 206,705,303
Per cui si ha l'aumento di	» 13,524,475

Questo aumento generale va poi così ripartito:

	+	—
Rete Mediterranea . .	+ 7,175,467	
» Adriatica . . .	+ 6,431,048	
» Sicula		— 678,554
Ferrovie dello Stato . .	+ 23,348	
» Sarde . . .	+ 71,985	
» Diverse . . .	+ 501,181	
Totale	+ 13,524,475	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1887 al 31 maggio 1888 fu di chilometri 11,784, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 11,247.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole Reti dal 1° luglio 1887, al 31 maggio 1888, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di maggio	Dal 1 luglio al 31 maggio
Rete Mediterranea . .	2,302	23,944
» Adriatica . .	1,850	19,475
» Sicula . . .	807	9,837
Ferrovie dello Stato . .	575	6,735
» Sarde . .	424	3,776
» Diverse . .	580	6,458

Quindi la media è di L. 1,762 pel detto mese di maggio e L. 18,688 per il periodo dal 1° luglio 1887 al 31 maggio 1888 con una diminuzione di L. 38 per il primo, e un aumento di L. 310 pel secondo, in confronto del periodo precedente.

Nel mese di maggio 1888 non fu aperta all'esercizio alcuna linea o tronco di linea: la lunghezza di quelle aperte dal 1.o luglio 1887 al 30 aprile 1888 è di chilometri 341.

RETE MEDITERRANEA

Lavori di completamento e miglioramento delle Linee

ELENCO DEI LAVORI PEL SESSENNIO 1889-95

(Continuazione, vedi n. 28)

SEGUITO DELLE CATEGORIE 7ª ed 8ª.

Roma-Napoli. — *Roma Termini* — Completamento della copertura della tettoia interna con lamiera ondulata di ferro galvanizzato e sistemazione dei doccioni del fabbricato viaggiatori — Importo totale L. 75,000; tutte pel sessennio.

Roma-Napoli. — *Roma Termini* — Ricostruzione in pietra da taglio dei marciapiedi interni ed esterni e degli zoccoli del fabbricato viaggiatori, ed applicazione di spigoli in ferro alla parte inferiore dei vani di porta e delle lesene del fabbricato stesso — Importo totale lire 100,000; tutte pel sessennio.

Roma-Napoli. — *Roma Termini* — Ricostruzione in muratura delle baracche della G. V. e sistemazione del relativo accesso e piazzale — Importo totale L. 50,000; tutte pel sessennio.

Roma-Napoli. — *Cecchina* — Lavori diversi di migliorie — Importo totale L. 30,000; tutte pel sessennio.

Roma-Napoli. — *Civita-Lavinia* — Impianto della stazione definitiva — Importo totale L. 120,000; tutte pel sessennio.

Roma-Napoli. — *Roccasecca* — Ampliamento e riordino della stazione ed impianto degli apparati centrali di sicurezza — Importo totale L. 450,000; tutte per il sessennio.

Roma-Napoli. — *Caianello* — Ampliamento e riordino della stazione ed impianto degli apparati centrali di sicurezza. — Importo totale L. 220,000; tutte per il sessennio.

Roma-Napoli. — *Caserta* — Sistemazione del servizio merci P. V., lavori diversi ed impianto degli apparati centrali di sicurezza — Importo totale L. 210,000; tutte pel sessennio.

Roma-Napoli. — *Cancello* — Ampliamento del fabbricato viaggiatori; costruzione di un fabbricato cessi e di un fabbricato per alloggio del personale, sistemazione dei binari ed impianto degli apparati centrali di sicurezza — Importo totale L. 300,000; tutte per il sessennio.

Roma-Napoli. — *Napoli* — Ampliamento del fabbricato viaggiatori e nuovi fabbricati per la sistemazione del servizio merci a G. V., pel Buffet e per l'illuminazione elettrica — Importo totale L. 1,000,000; delle quali, L. 850,000 pel sessennio.

Roma-Napoli. — *Napoli* — Sistemazione dei binari ed impianto degli apparati centrali di sicurezza — Importo totale L. 500,000; delle quali L. 350,000 per il sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Portici* — Sistemazione generale degli impianti pel servizio viaggiatori — Importo totale L. 50,000; tutte pel sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Torre Annunziata Città* — Sistemazione degli impianti per il servizio viaggiatori e merci — Importo totale L. 70,000; tutte pel sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Torre Annunziata Centrale* — Sistemazione dei binari ed impianto degli apparati centrali — Importo totale L. 120,000; tutte pel sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Pompei* — Ampliamento e riordino degli impianti pel servizio viaggiatori — Importo totale L. 70,000; tutte pel sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Valle di Pompei* — Riduzione a stazione della fermata — Importo totale lire 90,000; tutte pel sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Angri e Pagani* — Sistemazione dei fabbricati viaggiatori e dei marciapiedi — Importo totale L. 20,000; tutte pel sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Nocera* — Ampliamento generale e riordino della stazione, ed impianto degli apparati centrali di sicurezza — Importo totale L. 600,000; delle quali, L. 500,000 per il sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Salerno* — Ampliamento del fabbricato viaggiatori ed applicazione al medesimo di una tenda metallica — Importo totale L. 120,000; tutte pel sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Pontecagnano* — Costruzione del fabbricato viaggiatori definitivo e sistemazione del servizio merci a P. V. — Importo totale L. 140,000; tutte pel sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Battipaglia* — Sistemazione

ed ampliamento della stazione, di binari ed impianto degli apparati centrali di sicurezza — Importo totale L. 90,000; tutte pel sessennio.

Napoli Metaponto. — *Baragiano* — Ampliamento della stazione — Importo totale L. 80,000; tutte per il sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Baragiano* e *Picerno* — Impianto binari di sicurezza — Importo totale L. 300,000.

Napoli-Metaponto. — *Albano Lucania* — Ampliamento della stazione — Importo totale L. 60,000; tutte pel sessennio.

Sibari-Cosenza. — *Spezzano Castrovillari* — Ampliamento e riordinamento della stazione — Importo totale L. 300,000; delle quali, L. 200,000 per il sessennio.

Taranto-Reggio. — *Metaponto* — Sistemazione binari ed impianto degli apparati centrali di sicurezza — Importo totale L. 40,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — *Taranto* — Sistemazione binari ed impianto degli apparati centrali di sicurezza — Importo totale L. 80,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — *Sibari* — Sistemazione binari ed impianto degli apparati centrali di sicurezza — Importo totale L. 40,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — *Cotrone, Sibari e Catanzaro M.* — Applicazione di tende metalliche alle fronti interne dei fabbricati viaggiatori — Importo totale L. 50,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — *Catanzaro M.* — Sistemazione binari ed impianto apparati centrali di sicurezza — Importo totale L. 40,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — *Reggio Centrale* — Ampliamento generale della stazione, sistemazione del servizio merci ed ampliamento e sistemazione di binari — Importo totale L. 1,000,000; delle quali, L. 400,000 pel sessennio.

Taranto-Reggio. — *Reggio Città* — Impianto della fermata definitiva — Importo totale L. 100,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — *Reggio Porto* — Impianto del servizio viaggiatori e del servizio merci — Importo totale L. 50,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — *Squillace* — Ampliamento del fabbricato viaggiatori — Importo totale L. 100,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — *Bovalino* — Ampliamento del fabbricato viaggiatori — Importo totale L. 100,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — Ampliamento dei fabbricati viaggiatori in diverse stazioni — Importo totale L. 800,000; delle quali, L. 300,000 per il sessennio.

Roma-Napoli-Metaponto. — Costruzione di fabbricati ed ampliamento degli esistenti per alloggi pel personale in molte stazioni della linea, distanti dagli abitati — Importo totale L. 1,300,000; delle quali, lire 600,000 per il sessennio. (*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

Sedicesimo Rapporto

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1887.

(Nostra traduzione. — Cont., v. n. 29).

IV. — Costruzione.

1. — ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO TECNICO
DIREZIONE TECNICA.

Il personale per le costruzioni, posto agli ordini dell'Ing. capo dell'Esercizio fu essenzialmente occupato nei seguenti lavori:

a) riproduzione dei piani cadastrali della rete in esercizio (compiuta);

b) progetti, sorveglianza e deconto dei lavori di finimento;

c) studi per la posa del secondo binario nelle sezioni di montagna tra Erstfeld e Biasca; elaborazione del progetto e del piano finanziario; preparativi per incominciare i lavori;

d) sorveglianza sui lavori per le nuove officine centrali di Bellinzona;

e) sorveglianza sui lavori del nuovo edificio per l'amministrazione.

Il personale addetto a questi lavori si componeva alla fine dell'anno di 18 impiegati (14 nel 1886), cioè 6 ingegneri, un geometra, 3 architetti, 4 disegnatori, 3 sorveglianti ed un aiutante.

2. — COMPIMENTO DELLE LINEE IN ESERCIZIO.

A. *Espropriazioni.* — Le spese annotate in conto di costruzione (capitolo V. B.) ammontano a . L. 10,597.45
delle quali . . . . » 601.70
riguardanti diversi acquisti di terreni necessarî ai lavori complementari e alle nuove costruzioni indicate più sotto, sono comprese nelle spese indicate per tale oggetto. Le residue L. 9,995.75
rappresentano le spese ordinarie dell'ufficio per le espropriazioni, quella per il commissariato e gli avvocati, per le indennità per danni alle culture e per acquisto di servitù per la canalizzazione dei pascoli e del villaggio di Airolo, per l'indennità stipulata nella Convenzione 7 novembre 1887 col Municipio di Lugano per l'abbandono di parecchi reclami cagionati dalla costruzione della stazione di Lugano ed infine per qualche pagamento supplementare a diversi espropriati di maggior quantità di terreno.

Furono fatti complessivamente 15 contratti per 174,990 m.q. di terreno d'ogni genere, di cui 550 m.q. nel cantone di Schwyz, 174,100 m.q. nel cantone di Uri e 340 m.q. nel cantone del Ticino.

La maggior parte di questi acquisti, ossia m.q. 173,725 consistono in foreste di protezione ed in terreni di rimboschimento nei comuni di Fluelen e Silenen. Il loro costo, comprese le spesa di misura, delimitazione e chiusura delle foreste di protezione, acquisto e trasporto delle piante per il rimboschimento, ecc. è registrato sotto la rubrica: « oggetti non compiuti. »

Gli acquisti di foreste di protezione o almeno di quelle più importanti, sono terminate sul versante nord; ne rimane qualcuno sul versante sud.

La rivendita dei terreni ha prodotte L. 15,254.03 compresi i rimborsi da parte di taluno degli espropriati ritornati in possesso di piccole estensioni di cui non occorreva più l'uso.

B. *Infrastruttura del corpo stradale.* — Durante l'esercizio furono compiuti, coll'approvazione del dipartimento federale delle strade ferrate, lavori complementari e di difesa per il valore di L. 63,450.39 giusta il progetto contenuto nel Rapporto.

C. *Tunnel del San Gottardo.* — Nell'anno 1887 non fu compiuto nel tunnel alcun lavoro a carico del conto di costruzione. La ispezione generale della parte muraria fu fatta dal 23 al 27 maggio ed ha dato resultati pienamente soddisfacenti.

D. *Ingrandimento di stazioni.* — Comprendonsi sotto questo titolo gli sterri e movimenti di terra in generale, le opere d'arte, i binarî in ferro, gli edificî e le installazioni meccaniche. La spesa totale toccò a L. 166,752.23; noteremo tra esse la somma di L. 65,732.73 per l'impianto della luce elettrica su tutta l'estensione della stazione internazionale di Chiasso.

E. *Costruzioni lungo la linea.* — Per l'ingrandimento di 11 case cantoniere semplici furono spese nel 1887 L. 12,468.60.

F. *Telegrafi e segnali.* — Furono poste campane-segnali:

1 sulla sezione Biasca-Castione.	. L.	8,524.90
2 » » Melide-Chiasso . .	»	12,093.24
Totale	L.	20,618.14

La linea principale Rothkreuz-Chiasso è ora provvista di campane-segnali lungo tutto il suo percorso.

G. *Limiti e chiusure.* — Come residuo del periodo di costruzione fu fatto l'ultimo pagamento per la piantagione di siepi vive nelle sezioni di Airolo-Faido, Cadenazzo-Dirinella e Gubiasco-Lugano per L. 5,445.92.

H. *Inventario per l'esercizio* — Le spese di questa rubrica importano la somma di L. 65,553.22 secondo il prospetto compreso nel Rapporto.

3. — Costruzione delle officine per le riparazioni.

La condotta della forza motrice per l'esercizio delle nuove officine per le riparazioni è stata compiuta nel mese di ottobre, ed al 31 dello stesso mese l'acqua ha percorso, per la prima volta, tutto il canale da un capo all'altro. Gli esperimenti sulla pressione hanno dato soddisfacentissimi risultati.

I movimenti di terra sull'area degli edifici hanno incominciato al principio di marzo ed i lavori di fondazione alla metà dello stesso mese.

Alla fine dell'anno i movimenti di terra brutti colle rampe d'accesso e rispettivi binari, erano compiuti, eccetto per la rimessa delle vetture; tutti gli edifici erano costrutti e coperti; le tettoie erano fornite dei vetri superiori.

Intanto eransi fatti studi intorno al sistema di motore da adottarsi per l'esercizio delle officine centrali. Dopo l'esame delle offerte ricevute per tal proposito, si decise per l'acquisto, a titolo di prova, di una turbina che, colla caduta di 230 m. e col consumo di 10 litri per secondo, deve dare un utile del 70 per 0[0 rappresentante una forza di 215 cavalli. Questa turbina sarà provveduta dalla casa Escher, Wyss e C. di Zurigo. Secondo i risultati che daranno gli esperimenti di questo motore, si deciderà definitivamente sul sistema del motore.

Alla fine del dicembre 1887, le spese erano così segnate:

1. Direzione tenica	L.	42,785.27
2. Movimenti di terra, piattaforme delle officine e rampe d'accesso	»	95,636.24
3. Binario di ferro ed istallazioni meccaniche	»	67,288.85
4. Edificî	»	347,809.58
5. Canalizzazione della forza motrice , .	»	107,890.52
6. Limiti e chiusure	»	283.15
7. Inventario per gli strumenti delle officine	»	14,751.04
Totale	L.	676,444.65

4. — Costruzione del secondo binario sulle linee di montagna Erstfeld-Goeschenen e Airolo-Biasca.

Per l'impianto del secondo binario che, secondo il programma, deve incominciare sulla sezione Airolo-Faido, si è stabilito a Faido un ufficio speciale di costruzione sotto la direzione di un ispettore. Questi tiene, per ora, ai suoi ordini: un direttore dei lavori, un altro ingegnere, un sorvegliante e, in caso di bisogno ed a titolo temporaneo, il personale dell'ufficio centrale.

L'ufficio di Faido è sottoposto all'ingegnere capo dell'esercizio; esso funziona dai primi giorni di novembre ed ha intrapreso immediatamente i lavori preliminari (cioè: misura, livellamenti, levata di profili trasversali e disegno dei piani) per la sotto-sezione da Rodi-Fiesso a Faido, la prima su cui devono essere incominciati i lavori. Verso la fine dell'anno si fecero trattative con parecchi impresari per l'esecuzione degli scavi laterali negli strozzi rimasti lungo i tunnels di questo tronco.

L'ufficio centrale ha compilati i piani da essere sottomessi al Dipartimento federale delle strade ferrate ed ai Governi cantonali ed ha elaborati tutti i documenti accessori per le espropriazioni.

5. — Deconti non liquidati.

La lite colla Società di costruzione Fluelen-Goeschenen per un preteso suo conto supplementare di circa 3,000,000 di lire proveniente dalla convenzione 15 febbraio 1879 non ha purtroppo fatti progressi sensibili nel 1887, di modo che non se ne può ancora prevedere il risultato. Nel rinvio del 26 aprile 1887, la nostra Società ha trasmesso al Tribunale federale superiore la sua replica. Alla fine del 1887 l'andamento della lite non aveva oltrepassato il periodo della produzione delle prove e della determinazione delle questioni da sottoporsi ai periti.

(*Continua*).

APPLICAZIONE DEI FRENI CONTINUI
IN INGHILTERRA
al 31 Dicembre 1887.

Riproduciamo, riassumendo, le seguenti notizie pubblicate dal *Board of Trade* nel « Railways continuous Brakes; Return for the six months ending the 31 December 1887. »

Bisogna anzitutto notare che v'hanno i freni continui che rispondono ed i freni continui che non rispondono ai postulati stabiliti dal *Board of Trade*. E per bene intenderci su tale divisione — base alle seguenti statistiche — diremo tosto che i postulati del *Board of Trade*, sono:

1. che i freni debbono essere efficaci nell'arrestare i treni, istantanei nella loro azione, facilmente applicabili dagli operai ed agenti;
2. che in caso di accidente i freni sieno istantaneamente automatici;
3. che siano facili a chiudersi e ad aprirsi sulle locomotive e sulle vetture;
4. che sieno usati regolarmente in servizio giornaliero;
5. che il materiale sia ottimo e di facile manutenzione.

Questi postulati furono dal *Board of Trade* formulati nella sua circolare del 30 agosto 1887.

Ciò premesso, diamo le statistiche dell'applicazione di cotesti freni che il 31 dicembre 1887 rispondevano o non rispondevano ai precedenti postulati.

A. **Freni continui rispondenti ai postulati.**

Designazione dei freni	Numero delle applicazioni alle Locomotive	— Vetture
A fregamento, automatico	1	8
Automatico a vuoto	2,922	15,960
Westinghouse automatico	1,837	14,618
Steel Mac Innes	»	35
Totali	4,760	30,621

B. **Freni continui non corrispondenti che in parte ai postulati.**

Designazione dei freni	Numero delle applicazioni alle Locomotive	— Vetture
Clark a catena	12	43
Clark e Webb	751	1,682
Wilkin e Clark	»	36
Fay	»	467
Fay e Newall	»	24
Newall	»	244
W. Parker-Smith, automatico	»	3
Smith, a vuoto	1,610	7,985
A vuoto	896	5,326
Westinghouse, ad aria compressa	54	350
Totali	3,323	16,160

C. **Riassunto del materiale al 31 dicembre 1887.**

		Locomotive	—	Vetture
Materiale munito di freni continui con un aumento di 837 locomotive e di 2,367 vetture sull'effettivo del materiale al 31 dicembre 1886.	N.	8,083		46,781
Materiale non munito di freni continui	»	649		5,245
Totale del materiale, munito o non di freni continui, al 31 dicembre 1887	N.	8,732		52,026

STRADA FERRATA AEREA

DI NEW-YORK

Dalla *Revue Générale des Chemins de fer* riassumiamo i seguenti dati statistici della ferrovia aerea di New-York, in rapporto specialmente alla lunghezza, al movimento, ai prodotti e alle spese, con un prospetto comparativo dal 1872 al 1886.

La *lunghezza* totale è di chilometri 52,116 così divisi:

Località			Chilometri
Quartiere Est	km.	25,605	50,748
Quartiere Ovest	»	25,143	
Tratto di City Hall			0,579
» Street Ferry			0,499
» Grand-Central Deposito . . .			0,290
Totale, come sopra,			52,116

Lo sviluppo dei binari misura chilometri 135.6; dei quali 31.3 ad uso di manovre. Tutti i binari sono formati da rotaie in acciaio ed hanno lo scartamento di m. 1,435. Il percorso dei treni, durante l'esercizio chiuso il 30 settembre 1886, fu di chilometri 10,676,455.

Il *materiale mobile*, al 30 settembre 1886 era composto di 266 locomotive, 770 vetture per i viaggiatori e 27 vetture per il servizio.

Il *numero dei viaggiatori*, per qualsiasi distanza o direzione, toccò a 115,109,591.

I *proventi del traffico* raggiunsero la somma di lire 38,235,507; ossia L. 733,668 per chilometro di linea. Nella cifra complessiva concorsero:

Viaggiatori per . .	L.	38,160,107	38,235,507
Merci per	»	26,000	
Diversi per	»	49,400	

Le *spese dell'esercizio* raggiunsero la somma di L. 22,019,927 ossia L. 422,521 per chilometro e sono così divise:

Manutenzione dei binari	L.	1,675,003	22,019,927
Materiale mobile . .	»	2,206,928	
Esercizio ed imposte .	»	18,137,996	

Il *reddito netto* fu adunque di . . L. 16,215,580 ossia 311,147 per chilometro, con una proporzione del 42 41 0|0 tra la spesa e l'introito.

Aggiungendo ai proventi del traffico, gli introiti diversi per . . . . L. 380,818

il prodotto netto disponibile tocca a . L. 16,596,398

Lo *sviluppo del traffico*, dall'impianto della ferrovia aerea a tutto l'esercizio 1886, è dato dalla seguente tabella:

ANNI		Lunghezza (Chilometri)		Viaggiatori (NUMERO)		PROVENTI (LIRE)
1872	—	6	—	137,446	—	71,472
1873	—	6	—	644,025	—	335,933
1874	—	6	—	796,072	—	421,445
1875	—	6	—	920,571	—	486,882
1876	—	8	—	2,012,953	—	1,053,912
1877	—	8	—	3,011,862	—	1,576,684
1878	—	26	—	9,291,319	—	4,052,637
1879	—	37	—	46,045,181	—	18,339,492
1880	—	52	—	60,831,757	—	23,987,473
1881	—	52	—	75,585,778	—	27,617,594
1882	—	52	—	86,361,029	—	31,062,894
1883	—	52	—	92,124,943	—	33,209,829
1884	—	52	—	96,702,620	—	34,977,068
1885	—	52	—	103,354,729	—	36,402,948
1886	—	52	—	115,109,591	—	38,616,325

Annoteremo infine, per maggiore precisione, che gli anni 1872 1876, 1880, 1884 furono bisestili.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Questa settimana non si è riunito il Comitato della Società Mediterranea. La prossima seduta avrà luogo venerdì 10 corrente.

><

Ferrovia Gozzano-Domodossola.

Ci informano che il 6 corrente deve aver luogo una visita preliminare, da parte dei rappresentanti dei Servizi attivi delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in concorso cogli ingegneri governativi, del tratto di linea da Gravellona Toce a Domodossola. Secondo le risultanze di questa ispezione si fisseranno i giorni per le prove delle travate metalliche, della visita di ricognizione e dell'apertura all'esercizio.

><

Costruzioni in corso della Mediterranea.

Sull'avanzamento dei lavori e studi per nuove costruzioni affidati alla Società Mediterranea, nello scorso mese di giugno, siamo in grado di dare le informazioni seguenti:

Stazione di Trastevere e linee d'allacciamento a Roma. — Continuano le soprafondazioni dei magazzini merci ed altri minori fabbricati: sono ultimate le murature, manca una piccola parte delle coperture e quasi tutte le opere di finimento. Quanto all'inghiaiamento ed armamento, che pure procede con regolarità, vennero sparsi circa m. c. 12,000 di ghiaia e si fece la posa di circa m. l. 7000 di binario, nonchè di 18 scambî. Pel fabbricato viaggiatori, si continua la costruzione delle fogne interne; vennero cominciate le murature dei muri interni e la posa dello zoccolo esterno. Per la tettoia metallica, prosegue la provvista dei materiali e la lavorazione in officina.

È ultimato il progetto esecutivo per la linea d'allacciamento Trastevere-Termini. Pure ultimati sono i rilievi ed assai avanzati i lavori di tavolo per la linea di cintura. Quasi compiuti i rilievi, venne iniziato il lavoro di tavolo anche per la linea dai Prati di Castello a Trastevere.

Tronco Afragola-Casalnuovo (direttissima Roma-Napoli). — Sono compiuti tanto i lavori, quanto la liquidazione, e fra breve lo sarà pure la revisione.

Linea Eboli-Reggio. — Pei tronchi aperti all'esercizio da Ogliastro a Vallo della litoranea, e da Sicignano a Teggiano della interna, proseguono le liquidazioni. In quelli in costruzione i lavori procedono generalmente bene.

Linea Salerno-San Severino. — Si proseguirono gli scavi delle trincee attaccate nel mese precedente, così pure le murature di fondazione del ponte sull' Irno, degli altri manufatti e dei due caselli iniziati. Lo stato d' avanzamento della galleria elicoidale delle Fratte (n. 2396) è il seguente:

Escavo: piccola sezione m. 208.13; grande sezione m. 157.33; strozzo m. 60.94.

Muratura: calotta m. 126.13; piedritti m. 33.74; arco rovescio m. 31.54.

Linea Catanzaro-Stretto Veraldi. — Nel tronco in costruzione (Settingiano-Marcellinara) proseguirono i lavori già in corso e si cominciarono gli escavi di due manufatti speciali e di uno normale — si ultimarono le murature di un casello.

Linea Parma-Spezia. — I lavori in generale continuano ad avanzare in modo soddisfacente. Venne presentato il progetto del tronco che ancora mancava, quello dal casello 88 a Spezia. Ecco l' avanzamento complessivo della galleria del Borgallo:

		Imbocco Parma	Imbocco Spezia
Scavo piccola sezione . .	m.	416.00	2561.30
» grande » . .	»	293.00	2495.80
» strozzo . .	»	189.60	2483.50
Rivestimento calotta . . .	»	210.00	2493.20
» piedritti . .	»	161.00	2476.70
» arco rovescio	»	94.15	501.00

Lo stato delle sette gallerie comprese nel tronco Guinadi-Pontremoli si rileva dal quadro qui sotto:

GALLERIE	Escavi			Rivestimenti		
	Piccola Sezione	Grande Sezione	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
1. di Scorano (m. 1004)	Ultimata		988	Ultimata	962	461
2. del Castello (m. 319)	Id.		242	Id.	161	15
3. di Grondola (m. 100)	Ultimata	24	—	18	—	—
4. del Bronzino (m. 567)	Completamente ultimata.					
5. del Balzo (m. 93)	Ancora da attaccarsi.					
6. Casella (m. 755)	302	252	203	231	162	—
7. Lanza (m. 151)	151	145	130	144	114	—

Linea Cuneo-Ventimiglia. — Proseguono, e sono a buon punto, le liquidazioni pei tronchi da Cuneo a Robilante, già aperti all'esercizio; proseguono pure in modo soddisfacente i lavori da Robilante a Limone.

Linea Aulla-Lucca. — Rimangono in corso d'esecuzione i progetti dei tronchi 5° 6° e 7°; gli altri vennero già presentati.

Linea Ponte Santa Venere-Avellino. — Sono ultimati i progetti pei tronchi 1°, 2° e 8°; in corso quelli dei tronchi dal 3° al 7° (Paternopoli-Pisciolo), e per questi sono finiti i rilievi di campagna e ben avanzati i lavori di tavolo.

><

Ferrovia Milano-Saronno-Mendrisio.

Il Comune di Milano, valendosi della facoltà che gli veniva concessa con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici in data 18 aprile del corrente anno, ha fatto eseguire dall' Ing. sig. Giuseppe Bellati gli studî e le operazioni geodetiche necessarie alla compilazione di un progetto di ferrovia da Milano per Saronno al confine Svizzero presso Mendrisio.

Ora il Comune predetto, facendo seguito alla propria istanza, presentata fin dal gennaio p. p. al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione di quella ferrovia, ha rassegnato il progetto di cui sopra al prefato Ministero, e ciò per gli effetti del disposto dall'art. 245 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

L'attuazione di una ferrovia che da Milano per Saronno ed Appiano si congiunga alla stazione di Mendrisio colla grande arteria del Gottardo, oltre al servizio della zona industre e popolosa che attraversa, raggiungerebbe lo scopo di sussidiare la linea già esistente per Monza e Como nello sfogo al sempre crescente traffico che si verifica sulla diramazione Bellinzona-Lugano-Chiasso.

La nuova linea ha origine al limite Nord dell' attuale stazione di Saronno. Le livellette variano fra l'uno e l'undici per mille senza alcuna contropendenza. Le tratte in orizzontale sommano in complesso a m. 4061; e quelle in pendenza a m. 21,029. Le curve in numero di 21 hanno una lunghezza complessiva di m. 7044.95 e non discendono coi raggi al disotto di m. 400. L'andamento del terreno, malgrado le sue frequenti accidentalità, non presenta ostacoli di grande importanza, e la mancanza di grandi corsi d' acqua non rende necessaria alcuna opera d'arte di grande entità.

Per l'armamento si è adottato il primo tipo delle ferrovie complementari e cioè: rotaie Vignole d'acciaio del peso di chilog. 36 al metro lineare, traverse di di m. $2.60 \times 0.22 \times 0.13$ e *ballast* di ghiaia vagliata dell'altezza di m. 0.50 e del volume di m. c. 2 per ogni metro corrente di linea. La custodia dei passi a livello verrebbe affidata a n. 29 guardiani distribuiti in n. 23 case cantoniere e n. 6 garette. Si è ritenuto sufficiente per il servizio dei paesi avvicinati, l'impianto di tre sole stazioni, quelle cioè di Tenegrò, Appiano ed Olgiate-Gaggino, e di un' unica fermata fra Trevano e Ronago.

La linea, della quale trattasi, fra Saronno ed il Confine Svizzero misura la lunghezza di m. 25,090 ed il suo costo totale è valutato di L. 3,600,000.

><

Ferrovia Pavia-Abbiategrasso-Gallarate.

La Prefettura di Pavia, ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici una istanza dei Comuni di Pavia e di Gallarate, tendente ad ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia Pavia-Abbiategrasso-Gallarate.

><

Ferrovia Santhià-Borgomanero, Gravellona-Intra.

Nella sua qualità di Presidente onorario del Comitato speciale incaricato di promuovere l' esecuzione dei due tronchi di ferrovia da Santhià a Borgomanero e da Gravellona ad Intra, il sig. Sindaco di Torino ha sottoposto al Ministro dei Lavori Pubblici alcune considerazioni su di una tale importante questione, ed ha esposto quali, ad avviso del Comitato, sarebbero i mezzi che soli renderebbero possibile l' esecuzione e l'esercizio delle linee medesime. Tali mezzi sarebbero due, cioè:

1. sussidio chilometrico molto maggiore di quello portato dall'art. 5 della legge 24 giugno 1887, procurando in pari tempo l' esercizio al 50 per cento

del prodotto lordo. Il sussidio dovrebbe essere di L. 9,000 a chilometro, salvo a ridurlo a L. 3,000 dopo che sarà aperto il valico del Sempione;

2. garanzia per parte del Governo dell'interesse sulla somma necessaria per costruire le linee, con beneficio al Governo dell'incasso integrale del prodotto netto che verrebbe in diminuzione dell' annualità di garanzia.

La spesa che si presume necessaria per provvedere alla costruzione delle linee predette ammonta in complesso a L. 17,404,618; ed il Comitato sovraindicato, ritiene che nella spesa stessa potranno concorrere gli Enti morali interessati, con un contributo di L. 2,000,000 a fondo perduto.

><

Fornitura di travate metalliche.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rassegnato per approvazione al R. Ispettorato generale un progetto per la fornitura e messa in opera delle travate metalliche occorrenti pei cavalcavia cadenti nella 4ª *e* 5ª *tratta della linea di circonvallazione di Milano.* La spesa considerata in progetto ammonta a L. 225,750, delle quali, a base d'asta lire 210,000. Le travate da provvedere e da collocare in opera sono cinque, tutte oblique, le cui luci sul retto sono le seguenti: Cavalcavia sulla strada provinciale e Naviglio di Pavia, di m. 23; cavalcavia sulla strada comunale a Lecchi, di m. 6; cavalcavia sulla strada consorziale della Ranza, di m. 4; cavalcavia sulla strada comunale della Barona, di m. 6; cavalcavia sulla strada provinciale e sul naviglio di Vigevano, di m. 36.

><

Stazione di Pietrasanta.

Altro progetto sottoposto dalla stessa Società all'approvazione governativa riguarda l' esecuzione dei lavori occorrenti per ampliare lo scalo delle merci a piccola velocità, per impiantare un rifornitore isolato, e per provvedere alle chiusure della stazione di Pietrasanta, nella linea da Genova a Pisa. Tenuto conto del valore del materiale di armamento, la spesa preventivata per la esecuzione dei suindicati lavori ammonta in totale a L. 112,943.

><

Stazione di Napoli.

Per iniziativa del R. Ispettorato generale delle strade ferrate avrà luogo prossimamente in Napoli una conferenza fra i rappresentanti del R. Ispettorato medesimo, del Ministero della Guerra e delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, allo scopo di concretare un programma pel definitivo assetto della stazione di Napoli. Finora hanno nominato i loro rappresentanti: il Ministero della Guerra, in persona del Colonnello di Stato Maggiore Goiran: e la Società delle strade ferrate Meridionali, nelle persone dei signori Ingegneri Cav. Sassi, Cav. Falzone e Cav. Rocchetti.

><

Stazione di Verona.

Visto lo stato di deperimento in cui trovasi la grande tettoia dei viaggiatori nella stazione di Verona (Porta Vescovo), la Società delle strade ferrate Meridionali, ha fatto procedere alla compilazione di un progetto di generale riordinamento della tettoia stessa, e lo ha testè rassegnato per approvazione al R. Ispettorato generale delle ferrovie. La spesa preventivata per il lavoro di cui trattasi ammonta a L. 158,025.

><

Modificazioni d'orario.

Ci informano che la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha proposto all' Ispettorato una modificazione d'orario sulle linee Milano-Arona e Gallarate-Varese, che certamente riuscirà gradita al pubblico.

In luogo del treno che parte da Milano alle 3.55 per giungere ad Arona alle 6 pom. se ne avrà uno più accelerato con partenza alle 4,30 ed arrivo alle 6.10. Così pure da Arona, invece del treno che parte alle 9.45 ant. e giunge a Milano alle 12.2, ve ne sarà uno alle 8 ant. per arrivare a Milano alle 9.46 antimeridiane.

Tra Varese e Milano viene poi stabilita una comunicazione in più delle attuali, mediante un treno che, partendo da Varese alle 12.50 pom. giunge all' 1.50 a Gallarate, per trovar quivi la coincidenza con quello da Laveno e Arona che arriva a Milano alle 3.36 pomeridiane.

><

Trasporti a Genova per oltremare.

In una sua recente istanza presentata al Ministero di Agricoltura e Commercio, la Camera di Commercio ed Arti di Torino, invocando l'articolo 25 del capitolato annesso alle convenzioni ferroviarie, lamenta che le ferrovie non curino di agevolare il servizio cumulativo tra la ferrovia e la navigazione generale pel transito di Genova, ritardando a ragion d'esempio l'instradamento di alcune merci destinate oltre mare in partenza da Genova, ad epoche fisse e con determinati piroscafi. In questi casi, che si presentano con una certa frequenza, derivano danni diretti agli speditori i quali sono costretti a pagare le tasse di magazzinaggio fino alla partenza di un nuovo piroscafo.

La predetta Camera desidererebbe che si stabilissero norme sicure per le principali stazioni interne, al fine di fissare il termine utile della consegna delle merci destinate all'imbarco secondo le partenze fissate dai piroscafi: stabiliti questi termini la ferrovia dovrebbe rispondere dei ritardi. La Camera stessa fa osservare che alle spedizioni dirette a Venezia ed a Livorno sono accordati tre giorni dopo l'arrivo, prima che si computino i diritti di magazzinaggio; e propone che a Genova vengano costruiti speciali capannoni di deposito per l' eventuale ricovero delle merci in questione.

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha appoggiato la predetta istanza a quello dei Lavori Pubblici.

><

Trasporti d'uve e vini meridionali.

Essendo imminente l'apertura della campagna vinicola, il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato quello dei Lavori Pubblici a tradurre sollecitamente in pratica applicazione i voti del Consiglio delle tariffe relative alle agevolazioni pei trasporti

in ferrovia dei vini e delle uve meridionali; richiamando inoltre la sua attenzione sulla necessità di abbreviare i termini di resa dei trasporti medesimi.

><

Prodotti dell'Adriatica.

Durante il mese di giugno p. p. il prodotto del traffico sulle linee componenti la rete Adriatica ascese a L. 8,156,971.93; e siccome il prodotto dei mesi precedenti dell'esercizio 1887-88 fu di L. 93,561,284.02; così il prodotto complessivo dell' intero esercizio ammonta a L. 101,718,255.95. Devesi però notare che in questa somma non sono compresi i prodotti della navigazione del Lago di Garda, i quali, durante l'esercizio medesimo, rilevarono a L. 135,944.53.

><

Prodotti della Sicula.

Nel mese di giugno p. p. le strade ferrate componenti la rete Sicula hanno dato un prodotto di L. 509,572; e siccome il prodotto dei mesi precedenti dell'esercizio 1887-88 è rilevato a L. 6,605,013, ne risulta che il totale dei prodotti ottenuti nell' esercizio medesimo ascese a L. 7,114,585.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possa approvarsi il progetto di occupazione di terreno occorrente pell'impianto di binari di manovra e di allacciamento nella stazione di Porta Romana, lungo la linea di circonvallazione di Milano.

Il Consiglio ha inoltre opinato che possa approvarsi l'atto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e la Ditta Diatto, mercè cui la prima consente ad una riduzione di multa incorsa per ritardata consegna di diverse forniture di materiale; e la seconda recede da ogni pretesa d' interessi per ritardati pagamenti da parte dell'Amministrazione.

><

Tariffe.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla sanzione governativa gli accordi intervenuti fra Essa e la Società anonima Raffineria di zuccheri in Ancona, per la concessione a favore di quest'ultima di un prezzo speciale pei trasporti di zucchero raffinato, a piccola velocità ed a vagone completo in partenza da Ancona ed in destinazione di stazioni della rete Adriatica, con percorso minimo di 200 chilometri. La ditta predetta si sarebbe obbligata ad un traffico annuale non inferiore alle 10,000 tonnellate.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio si è associato a quello dei Lavori Pubblici nel consentire che la tariffa comune n. 466 piccola velocità, in servizio cumulativo italo-franco-inglese, possa anche applicarsi agli instradamenti per la via di Calais, Boulogne, Le Bourget (transit) Villeneuve, S.t-Georges (transit) e Modane.

><

I Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici hanno, con recente decreto, approvate le tariffe proposte dalla Società anonima per la ferrovia da Modena a Vignola, da applicarsi sulla linea medesima. Le tariffe di cui trattasi sono perfettamente identiche a quelle in vigore sulla linea Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate:

L. 80,000 per costruzione degli argini a difesa del ponte sul torrente Calopinace lungo la linea Taranto-Reggio;

L. 25,800 per allargamenti dei sottopassaggi di via Ivrea e via Cottolengo presso la stazione di Torino;

L. 1,800 per costruzione di un quarto di cono alla spalla destra a monte del 2.o ponte sul Tanaro presso Ceva, sulla linea Savona-Bra;

L. 4,200 per ampliamento del piazzale merci in stazione di Archi Reggio;

L. 1150 per ricostruzione di un ponticello alla progressiva 92.511 della linea Roma-Pisa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 23,980 per l'esecuzione dei lavori di ristauro e di consolidamento della galleria di Torcy lungo la linea da Ivrea ad Aosta;

2. L. 1550 per l'impianto di una traversata fra il binario di fianco alla rimessa locomotive ed il terzo binario di corsa nella stazione di Savigliano;

3. L. 32,200 per ampliamento della stazione di Cassine nella linea Alessandria-Acqui;

4. L. 9,200 per il rifacimento con materiale in acciaio modello V[4] ex Romane di n. 10 scambi in ferro modello 3, nelle stazioni di Castel San Giorgio, Mercato San Severino ed Avellino; non tenuto conto del valore del materiale metallico di armamento, calcolato in L. 16,250.24;

5. L. 3640 per la sostituzione di una piattaforma inservibile del diametro di m. 3.80, con altra nuova del diametro di m. 4.50 in stazione di Soverato (linea Taranto-Reggio).

— La predetta Direzione Generale ha inoltre sottoposto all'approvazione i seguenti *contratti:*

1. Colla ditta Cerruti Secondo di Susa pei lavori di consolidamento dei lungaroni del ponte di Combascura fra le stazioni di Chiomonte e Salbertrand;

2. Colla ditta predetta per la costruzione di muri di sostegno fra le gallerie di Rumiano e di Combascura;

3. Colla ditta Manzi Gaetano di Pisa pei lavori di completamento delle chiusure del piazzale della stazione di Serravezza;

4. Colla ditta Callegari Enrico di Bologna per il rifacimento in acciaio di m. 4556 di binario fra Pieve, Albignola e Sannazzaro dei Burgondi.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 7,050 per il consolidamento del rilevato ferroviario nella località denominata Lupieri al chilom. 235.381 della linea Terontola-Firenze;

2. L. 3,600 per la costruzione di un banchettone a consolidamento della scarpa a monte della trincea al chilometro 185.840 della linea Orte-Foligno-Falconara;

3. L. 52,040 per i lavori necessari all'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Mapello;

4. L. 5,900 per la sistemazione dei marciapiedi interni nella stazione di Zollino, della linea Zollino-Gallipoli;

5. L. 26,200 per l'esecuzione dei lavori di complétamento del tronco Cervia-Cesenatico nella ferrovia complementare Ferrara-Ravenna-Rimini;

6. L. 11,899.95 per la sistemazione dei binari dell'officina e del deposito locomotive della rete Adriatica, nella stazione di Roma (Termini);

7. L. 85,250 pei lavori di rafforzamento e di sistemazione delle travate metalliche dei ponti lungo il tronco da Sant'Ilario a Rubiera, nella ferrovia da Piacenza a Bologna;

8. L. 21,285 per costruire le cappe e rifare le armille a nord nel ponte sul Canale Anconella in cinque archi di luce, metri 10 ciscuno, fra i chilom. 5+505 e 5+567.70 della linea Peschiera-Venezia;

9. L. 20,000 per la formazione di una scogliera con massi naturali sulla sponda sinistra del Tagliamento a difesa della ferrovia fra i chilom. 36+726 e 36+961 della linea Udine-Pontebba.

Ferrovia Modena-Vignola. — Facendo seguito a quanto abbiamo preannunciato nel n. 29 circa la inaugurazione di questa linea, annunciamo ora che la medesima fu aperta al pubblico esercizio il giorno 29 dello scorso luglio.

Crediamo poi opportuno — come di consueto per tutte le ferrovie che si aprono all'esercizio — di riepilogarne i principali dati tecnici:

La ferrovia è a sezione ridotta, con scartamento di m. 0,95 fra le faccie interne delle rotaie. La lunghezza totale della linea, dall'asse del fabbricato passeggeri in stazione di Modena, è di m. 25,957.54, dei quali m. 6833.75 in curve di raggio variabile da 200 a 1300 metri, e m. 19,123.79 in rettifilo.

La pendenza massima è del 12 per mille e le livellette dell'intiera linea sono così ripartite: Orizzontale metri 3,163.80; dal 0.1 al 5 per mille m. 13,956.94; dal 5.1 al 10 per mille m. 6,907.91; dal 10.1 al 12 per mille m. 1,928.89.

I manufatti grandi e piccoli sull'intiera linea sono in numero di 178 fra i quali n. 17 ponticelli e ponti in ferro di luce superiore a m. 2. Fra questi ultimi si notano: il ponte in ferro sul Rio Secco di m. 10.20 di luce, quello sul torrente Nizzola di m. 16, quello sul torrente Tiepido di m. 20 ed il ponte in ferro a due luci sul torrente Guerro della lunghezza totale di m. 41.60.

Oltre la stazione di Modena, s'incontrano lungo la linea le stazioni di Castelnuovo Rangone, Spilamberto e Vignola, e le fermate di Vaciglio, San Donnino, Settecani e Sant'Eusebio. Fu inoltre fatta richiesta, perchè si abbiano altre tre fermate di San Vito, Belvedere e Paganine.

L'intera linea fu costruita sotto la direzione dell'ingegnere Alfredo D'Amico, dall'assuntore cav. Valerio Mabille e a seconda dei progetti dell'ingegnere Cecilio Arpesani pei due tronchi Vignola-Spilamberto e Spilamberto-San Donnino, e dell'ingegnere Pietro Gaddi pel tronco San Donnino-Modena. L'impresa Casanova di Monza costruì in subappalto i lavori del tronco Vignola-Spilamberto e l'impresa Cantini e Cicci di Siena quelli degli altri due tronchi da Spilamberto a Modena. La ditta Luigi Rizzi di Modena fornì tutti i ponti e ponticelli metallici e tutto il materiale fisso delle stazioni.

L'esercizio della linea fu assunto da una Società Anonima.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Riassumiamo, per il 1° semestre del corrente anno confrontato a pari periodo dello scorso, i dati che pubblichiamo mensilmente:

Anni	Introito lordo	Spese	Ecc. degli int.
1887	L. 5,105,692	L. 2,272,977	L. 2,832,715
1888	» 5,824,581	» 2,574,533	» 3,250,048

Cioè:

	1887	1888	Differenza
Introiti	L. 5,105,692	L. 5,824,581	+ L. 818,889
Spese	» 2,272,977	» 2,574,533	+ » 301,556
Differenza	L. 2,832,715	L. 3,250,048	+ L. 417,333

Ferrovie Francesi. — Nel n. 28 abbiamo fatto cenno della relazione presentata alla Camera del deputato Etienne sulla proposta, di iniziativa parlamentare, per la revisione del programma delle strade ferrate e specialmente per la costruzione a scartamento ridotto di ferrovie già concesse o solamente progettate. Abbiamo inoltre accennato sommariamente le ragioni che avvaloravano tale trasformazione.

Aggiungiamo ora, a proposito dello *scartamento ridotto*, alcune disposizioni decretate dal Ministro dei Lavori Pubblici. In vista dell'estensione che prendono in Francia, sotto il regime della legge 11 giugno 1881, le strade ferrate d'interesse locale ed i tram a vapore a scartamento ridotto, il Governo francese è stato indotto a riconoscere che, per promuovere la prosperità di simili intraprese, le quali impegnano sovente la garanzia dello Stato, e rendere le strade ferrate medesime veramente utilizzabili per i trasporti militari diveniva indispensabile di renderle proprie alla circolazione dello stesso materiale mediante l'adozione di una larghezza unica per i binari.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, sentito il parere di quello della Guerra, ha quindi stabilito che la larghezza dei binari sia di un metro tra l'orlo interno delle rotaie, larghezza che è quella di quasi tutte le linee attualmente esistenti in Francia. Ha inoltre determinato di non provocare per l'avvenire la dichiarazione di pubblica utilità per le strade ferrate o tramways a vapore a scartamento ridotto che non avessero la larghezza prescritta, eccezione fatta solamente per quelle linee per le quali fosse pienamente giustificata e riconosciuta ammissibile una deroga a questa disposizione.

Da ultimo, sempre in vista dell'interesse economico delle linee e della facilitazione dei trasporti, ha pure deciso di imporre che ogni qualvolta le linee di ferrovia o di tram a scartamento ridotto debbono allacciarsi ad una o più linee a scartamento normale, si inserisca nel capitolato della concessione una clausola che prescriva, nella o nelle stazioni di allacciamento, lo stabilimento di mezzi di trasbordo comodi per i viaggiatori e per le merci.

Ferrovie di Stato in Prussia. — L'introito lordo del primo trimestre dell'esercizio 1888-89 (1° aprile al 30 giugno) è stato — per le sole ferrovie dello Stato — di 179,113,000 marchi, cioè lire italiane 223,891,000.

Vi concorsero i *passeggieri* con marchi 52,117,270 (Lire 65,146,587), le *merci* con marchi 124,995,730 (158,744,413).

In confronto dell'eguale e corrispondente periodo 1887-88, notasi un maggiore introito di marchi 14,842,243 (L. 18,552,814).

Per chilometro l'introito lordo, che era stato di marchi 74,740 (esercizio 1886-87) salì a marchi 79,230 (esercizio corrente).

Lunghezza della rete: chilometri 2262.

Ferrovie di Stato in Baviera. — L'introito lordo del primo semestre 1888 (passeggieri e merci) superò i 41

milioni di marchi per 4598 chilometri; somma che corrisponde ad un introito chilometrico di 9000 marchi.

Nel 1.o semestre del 1887 gli introiti lordi erano stati di marchi 38,512,420 per chilometri 4523; pari a marchi 8514 a chilometro.

Aumento a favore dell'esercizio 1888 marchi 486 a chilometro.

Ferrovie Argentine. — Una fra le più importanti ferrovie Argentine è la Transandina da Buenos-Ayres a Valparaiso che misura la lunghezza di 880 miglia.

Sul territorio argentino la linea è già in esercizio da Buenos-Ayres a Mendoza, ossia per 640 miglia; sul territorio chileno sono in esercizio 82 miglia da Valparaiso a Santa Rosa. I lavori sul tracciato intermedio sono spinti con grande attività, ma sono di grande difficoltà dovendo essi compiersi attraverso alle Ande.

Il Governo argentino garantisce l'interesse del 7 0[0 su un capitale di 1,191,043 lire sterline; il governo chileno il 5 per 0[0 per un capitale di 1,000,000 di lire sterline.

Ferrovia Russo-Chinese. — Il maggiore Skobeleff ha presentato al governo russo un progetto per la costruzione di une ferrovia da Pietroburgo a Pechino e Schang-hai.

Notizie Diverse

Conferenze ferroviarie a Venezia. — Facendo seguito alla notizia pubblicata nel precedente numero, annunciamo che la Commissione ferroviaria, la quale ha tenuto le sue adunanze nei passati giorni presso la Camera di commercio di Venezia ha ultimato i suoi lavori, ed ha preso deliberazioni importanti e di grande interesse pel commercio nazionale.

Ecco secondo la *Gazzetta di Venezia* il risultato di coteste adunanze:

Circa la esportazione dei vini furono proposte e concordate, salvo l'approvazione delle Amministrazioni interessate, delle tariffe molto vantaggiose, e che dovrebbero, a parere delle Commissioni, rispondere ai bisogni di questo ramo di commercio, che in Italia è oggi in condizioni gravi, specialmente per effetto della lotta doganale colla Francia.

Anche pel traffico interno dei vini, per quello delle uve e dei vini destinati alla distillazione degli spiriti, si proporranno delle tariffe ed agevolezze di gran conto.

Infine, la Commissione si è occupata della riforma dei biglietti circolari di viaggio e della istituzione di nuovi biglietti, secondo i sistemi migliori che si stanno esperimentando all'estero, per facilitare e rendere più graditi al pubblico i viaggi in ferrovia, fissando su questo punto le basi per uno studio che sarà tosto intrapreso dalle Società perchè con ogni sollecitudine possano essere attuati i provvedimenti che vennero discussi nelle conferenze.

Costruzione di strade. — Dal Ministero dell'interno fu indirizzata ai prefetti la seguente circolare, in data 6 luglio:

Il Ministero della guerra ebbe ad osservare come per parte di Comuni e di Corpi morali si procede spesse volte alla costruzione di strade e manufatti senza averne prima sottoposto il progetto all'esame dell'autorità militare, la quale deve sul progetto medesimo pronunciarsi in ordine alle esigenze della difesa nazionale. Ciò è reso possibile dal fatto che non si esercita sempre la voluta sorveglianza su questa specialità di servizio, il che può avere gravi conseguenze per la difesa del paese.

Si rende pertanto necessario che la S. V. rinnovi ai Comuni ed ai Corpi morali precise istruzioni sull'obbligo di presentare all'autorità militare i progetti di nuove strade o ferrovie che possano interessare la difesa nazionale, e ciò prima di intraprendere i relativi lavori, per modo che vi sia tempo sufficiente per prendere gli opportuni concerti per le modificazioni da farsi in dipendenza degli interessi militari, a senso di quanto è stabilito dall'art. 2 della legge sulle opere pubbliche.

Gradirò di conoscere dalla S. V. le istruzioni che avrà date in proposito.

Lavori per il porto del Lido a Venezia. — Secondo l'avviso d'asta pubblicato nel n. 28 (14 luglio) il 30 luglio si è addivenuto simultaneamente tanto alla Prefettura di Venezia quanto al Ministero dei Lavori Pubblici in Roma all'incanto per l'appalto e definitivo deliberamento delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una diga a Sud-Ovest del porto di Lido e di prolungazione della diga eseguita a Nord-Est del porto stesso per la somma di L. 4,380,000.

Al Ministero in Roma i concorrenti erano due: L'Impresa Luigi Bonora, e l'Impresa ing. Cesare De Lorenzi; ma la prima non venne ammessa all'incanto per irregolarità dei certificati, e la seconda fece offerta di 9.18 per cento di ribasso.

Alla Prefettura di Venezia i concorrenti furono quattro, cioè: l'Impresa Pellegrini, l'Impresa Luzzatti, l'Impresa Bergamin e la Società Veneta di costruzioni. La prima, Pellegrini, non venne ammessa all'incanto per irregolarità dei certificati; la seconda, Luzzatti, offrì un ribasso del 2.05 per cento; la terza, Bergamin, offrì un ribasso dell'1.51 per cento; la quarta, Società Veneta, lo offrì del 15.55 e rimase deliberataria del lavoro.

L'Impresa ing. Cesare De Lorenzi faceva ripetere anche a Venezia la sua offerta di Roma, cioè del 9.18 per cento di ribasso.

I lavori dovranno essere compiuti nel periodo di sette anni.

Nuova carta ferroviaria dell'Italia. — È questa la Carta delle Strade Ferrate italiane e Tramways a vapore in esercizio, in costruzione ed in progetto al primo agosto 1888, compilata ed autografata da Enrico Gambillo, pubblicata dalla Ditta Artaria di Ferdinando Sacchi e Figli di Milano.

È un lavoro chiaro, preciso ed è perciò pubblicazione utilissima. Oltre le linee delle reti Adriatica, Mediterranea, Sicula, Sarda, delle ferrovie diverse e delle tramvie a vapore, comprende l'indice alfabetico delle stazioni delle tre prime Reti con indicazione della Società a cui appartengono, i'elenco delle stazioni poste nelle zone di vigilanza doganale e l'elenco delle ferrovie diverse, tramvie a vapore e Società di navigazione in servizio cumulativo ed in corrispondenza colle due grandi reti Mediterranea ed Adriatica.

A complemento di queste interessantissime indicazioni si aggiungono in ispeciali quadri: le ferrovie private e tramvie a vapore delle Provincie di Torino, Milano e Napoli; le ferrovie dei laghi d'Orta, Maggiore, Lugano, Como, Lecco, Iseo e Garda; la ferrovia militare Massaua-Saati; la carta delle linee percorse dai piroscafi della Società generale della Navigazione Italiana.

E tutto ciò — il ripetiamo — è chiaramente rappresentato con diverse tinte e speciali segni convenzionali rispondenti alle diverse reti e Società ferroviarie ed allo stato delle linee in esercizio, costruzione e in progetto il 1° corrente agosto — Il prezzo della Carta è di L. 3.

Avvisatori delle Stazioni. — Sulla ferrovia americana Louisville-Nashville si sta esperimentando una nuova invenzione per annunciare nelle vetture il nome della prossima stazione.

Questa invenzione, fatta dal signor Giorgio C. Loyan, direttore della « New Orleans Express Company, » consiste in una stretta fascia di tela le cui due estremità sono unite fra

loro in modo da formare una cintura senza fine, che aggirasi verticalmente intorno a due cilindri. Questi sono manovrati a piacimento col mezzo di molle. Sulla tela sono scritti i nomi di parecchie stazioni della linea; ed il tutto è chiuso in una elegante scatola di noce alta 2 piedi, larga 18 pollici, profonda 6. I nomi vi si leggono, volta a volta che vi sono esposti, a traverso di apposita apertura chiusa da vetro.

L'apparecchio si manovra col mezzo di una molla che imprime un movimento simile a quello d'orologio. Quando il treno è arrivato ad una stazione, un dente d'arresto ferma il movimento dei cilindri, e per mezzo di speciale congegno appare all'apertura vetrata il nome della stazione, mentre che un campanello, facente parte del meccanismo, attira l'attenzione del viaggiatore. Così di seguito per ogni stazione, il campanello preavvisa l'apparire del nome di essa.

L'apparecchio può essere manovrato dal capo conduttore o dai guarda freni; ma esso è disposto in modo che essendo in comunicazione coi tubi del freno ad aria, il macchinista o il conduttore può con una semplice valvola far manovrare contemporaneamente gli avvisatori di tutte le carrozze.

Telefono tra Parigi e Marsiglia. — Nel n. 27 abbiamo accennato come l'apertura di questa linea telefonica sia stata differita per la necessità di fissare la tariffa ed altre norme generali amministrative per consimili linee.

Questa tariffa, sottoposta dal Ministro delle Finanze al Consiglio dei Ministri, sarebbe provvisoriamente di lire 3 per tre minuti tra Parigi e Marsiglia e lire 2 tra Parigi e Lione.

Il Consiglio di Stato ha poi stabilito che i telefoni urbani possono essere costrutti dallo Stato, previa convenzione coi Municipî interessati. Queste convenzioni saranno presentate alle Camere come progetti d'interesse locale.

Carboni e ferro inglesi in Italia. — Nel 1° semestre del 1888 l'Inghilterra esportò in Italia (in confronto al corrispondente periodo 1887 e 1886):

	1888	1887	1886
Carbon fossile tonn.	1,761,000	1,648,000	1,400,000
Ferro . . . »	54,203	66,192	55,019

Merita nota la considerevole diminuzione verificatasi alla importazione delle rotaie, che da 9759 tonnellate nel 1887 discese a sole 1994 tonnellate.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	28 Luglio	Agosto 4
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 785	785
» » Mediterranee	» 638,50	638
» » Sicule	» —	—
» » Sarde (preferenza)	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani .	» 390	390
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 300	300
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 320	320
» » » 2ª emiss.	» 308	308
» » Centrale Toscana . . .	» 520	520
» » Meridionali	» 320	320
» » Sarde, serie *A*	» 315	315
» » » serie *B*	» 312	312
» » » 1879	» 312	312
» » Pontebba	» 464	464
» » Nord-Milano	» 268	266
» » Meridionali Austriache	» 296	296

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Società Anonima per la Ferrovia d'Ivrea. (Sede in Torino). — Elenco dei Numeri corrispondenti alle 46 azioni estratte a sorte per l'ammortizzazione.

0179 0295 0363 0370 0384 0496 0929 0984 1099 1280 1365 2121 2122 2149 2518 2643 2811 2941 2960 3136 3518 3568 3615 3651 3737 3873 4479 4538 4657 4948 5761 5875 5927 6255 6285 6469 6544 6734 6787 6825 7211 7287 7488 7749 7822 7946.

Le suddette azioni cessano di fruttare col 31 dicembre 1888. A partire dal giorno 2 gennaio successivo e sarà aperto presso la Cassa della Società Generale di Credito Mobiliare in Torino il pagamento del capitale nominale delle suddette azioni.

CONVOCAZIONI

Società Anonima per la ferrovia d'Ivrea (Sede di Torino). — Assemblea generale degli Azionisti, 2.a convocazione, pel giorno 27 corrente.

Società di Esportazione Agricola Cirio. — Gli Azionisti sono convocati in Assemblea generale straordinaria pel 16 agosto alle ore 2 1/2 alla Sede della Società in Torino.

VERSAMENTI

Società Pirelli in Milano. — Dal 20 al 25 agosto i sottoscrittori alle azioni sono invitati a versare l'importo dei due decimi presso la Banca Generale di Milano.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione del Genio Militare di Piacenza (13 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un magazzino per le munizioni da guerra di un Reggimento d'Artiglieria Divisionale in Piacenza. Importo lire 17,000. Cauzione L. 1700. Lavori compiuti in 60 giorni.

Municipio di Pozzuoli (13 agosto, ore 11 ant., definitivo). — Appalto per la costruzione di un secondo piano ad uso Casa comunale e scuole tecniche sull'attuale Edificio scolastico. Importo ridotto L. 76,558,73. (Vedi n. 27 del *Monitore*).

Municipio di Campagna (14 agosto, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo lastricato al Corso Piazza di questa Città con basoli del Vesuvio. Importo L. 43,377,86.

Città di Genova (14 agosto, ore 2 pom., definitivo). — Appalto dell'apertura del tronco della via di circonvallazione a monte della piazza S. Bartolomeo degli Armeni a Piazza Manin. Importo ridotto L. 274,983.50. (Vedi n. 28 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio pei lavori della Regia Marina (Spezia) (14 agosto, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione delle opere occorrenti per prolungare ed ultimare l'Officina per la lavorazione delle grosse artiglierie nello Stabilimento di San Vito, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 16 0/0 su L. 240.000. (V. n. 29 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Potenza (14 agosto, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al consolidamento della frana sotto l'abitato di Craco fra le normali 398 e 400 del 13.o Tronco della strada nazionale n. 58, da Sella Cessuta alla stazione di Scanzano, compreso tra la Fontana di Craco e la Collata di Malabocca. Importo ridotto L. 74,236.91. (V. n. 27 del *Monitore*).

R. Prefettura della Provincia di Molise (16 agosto, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle maggiori opere occorrenti pel completamento del 7.o tronco della strada provinciale di 2.a serie n. 46, compreso tra S. Elia a Pianisi e la comunale di Colletorto. Importo ridotto L. 37,175.35. (V. n. 23 del *Monitore*).

Id. id. (17 agosto, ore 11 ant. 1.a asta). — Appalto dei lavori di riparazione e completamento della strada detta Licastri da Castelbottaccio a Lupara, faciente parte della provinciale inscritta al n. 73 dello elenco 3.o tabella *B*, legge 23 luglio 1881. Importo L. 54,000. Lavori compiuti in mesi sei. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva L. 5000.

Direzione straordinaria pei lavori della Regia Marina (Spezia) (17 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di due corpi di fabbrica per l'ampliamento della Caserma, sede nel Corpo Reale Equipaggi in Spezia. Importo L. 480,000. Lavori compiuti in giorni 550. Cauzione L. 48,000.

Città di Torino (17 agosto, ore 3 pom., 1.a asta). — Appalto della PROVVISTA di metri cubi 202 di ruotaie di pietra granitica della valle d'Andorno, ci cui metri cubi 177 della

larghezza di centimetri 70 e metri cubi 25 della larghezza di centimetri 60. Il prezzo d'asta è di L. 110 per cadun metro cubo. Cauzione L. 2222. Deposito per spese L. 600. Fatali 3 settembre, ore 11 ant.

Id. id. (17 agosto, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto della PROVVISTA di metri cubi 120 di ruotaie di pietra granitica delle cave d'Alzo, di cui metri cubi 59 della larghezza di centimetri 70 e metri cubi 61 della larghezza di centimetri 60. Il prezzo d'asta e di L. 90 per cadun metro cubo. Cauzione L. 1080. Deposito per spese L. 500. Fatali 3 settembre, ore 11 ant.

Municipio di Piazza Armerina (18 agosto, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione del 3.o tronco della strada comunale obbligatoria Piazza-Mazzarino. Importo ridotto L. 77,722·58. (Vedi n. 26 e 29 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare per la Regia Marina (Venezia) (18 agosto. ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per il riordinamento dei depositi di munizioni da guerra presso il 3.o dipartimento marittimo. Importo L. 80,000. Lavori compiuti in giorni 120. Cauzione L. 8000. Deposito per spese L. 1000.

Direzione straordinaria del Genio pei lavori della Regia Marina (Spezia) (20 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). - Appalto dei lavori per la rinnovazione di terrazzi nell'Ospedale marittimo di Spezia. Importo L. 18,000. Cauzione lire 1800. Lavori compiuti in 100 giorni.

Municipio di Sala Consilina (19 agosto, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). - Appalto della conduttura delle acque potabili. Importo L. 130,000. (V. n. 29 del *Monitore*).

Municipio di Cessole (Acqui) (20 agosto, ore 8 ant., 1.a asta). — Appalto per la costruzione di un ponte in pietra a tre arcate sul torrente Bormida. Importo L. 28,000.

Prefettura di Salerno (24 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria dalla provinciale Meta-Amalfi alla marina di Positano (metri 2270.25). Importo L. 81,056.51. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 8000. Deposito per spese lire 1500.

Comune di Farnese (25 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — — Appalto dei lavori per la perimentazione e fognatura delle vie interne e costruzioni di pubbliche latrine. Importo lire 13,866.94. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva L. 1100. Lavori ultimati in mesi tre. Fatali a giorni 15.

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali, 3.o *Dipart.* (Venezia). (21 agosto, ore 12 merid., 1 a asta). — Fornitura di chilogrammi 36,000 di rame in pani al prezzo di L. 2,35 il chilogramma, e chilog. 4000 di Stagno in pani al prezzo di lire 2,50 il chilog. e quindi per l'importare presunto complessivo di L. 94,600.00. Cauzione L. 9640. Fatali 11 settembre, ore 12 merid.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la fornitura di *Due Gazometri* nell' Arsenale di Napoli, per conto del Ministero della Guerra.

Ministero dei Lavori Pubblici e *Prefettura di Sondrio* — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla chiusura delle rotte e riparazione di altri danni esistenti negli argini a destra e sinistra del fiume Mera, fra il Pizzo ed il ponte di Samolaco, è stato aggiudicato al signor Rilusso Giovanni che offerse il ribasso dell'11.25 0[0 su L. 173,668. (V. n. 24 e 27 del *Monitore*).

Prefettura di Treviso. — L' appalto per la quinquennale manutenzione delle sponde del fiume Sile e della via alzaia da Treviso a San Michele del Quarto, fu aggiudicato al signor Luchetti Domenico col ribasso del 21.86 010 su L. 81,100. (V. n. 28 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Venezia. — L'appalto per la costruzione di una diga a sud-ovest del porto di Lido e prolungamanto della diga eseguita a nord-ovest del porto stesso, porto Laguna di Venezia, fu aggiudicato alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche che offerse il 15.55 0[0 su L. 4,380.000. (V. Appalti nel n. 28 del *Monitore* e Notizie Diverse in questo numero).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

36ª Decade — Dal 21 al 30 giugno 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilometri esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	90.331 65	1.680 06	11.912 46	70.141 87	1.400 00	175.469 04	606 00	289 55
1887	100 277 69	2 021 81	13 882 06	73.419 77	1.493 48	191.094 81	606 00	315 34
Differenza nel 1888	— 9.943 04	— 341 75	— 1.969 60	— 3.277 90	— 93 48	— 15.625 77	»	— 25 79
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 GIUGNO					
1887-88	3,337 355 62	67.909 03	370.434 75	3.587.218 90	72.755 44	7.432 673 74	606 00	12.265 14
1886-87	3.875.658 66	82.764 61	376.672 05	3.824 999 26	78.257 71	8.238.352 29	606 00	13.594 64
Differenza nel 1888	— 53.303 04	— 14.855 58	— 6.237 30	— 210,780 36	— 5.502 27	— 805 678 55	»	— 1.329 50
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	1 372 30	23 70	153 29	534 25	31 60	2.115 14	64 00	33 05
1887	4.172 33	45 52	228 73	765 54	44 95	5,257 07	62 00	81 79
Differenza nel 1888	— 2,800 03	— 21 82	— 75 44	— 231 29	— 13 35	— 3.141 93	+ 2 00	— 51 74
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 GIUGNO					
1887-88	153 123 73	2 017 08	12.252 08	49.129 73	1.456 08	215.978 70	64 00	3.374 67
1886-87	103.737 37	1.394 55	4.383 74	19.675 12	1 568 72	157.759 50	62 00	2.544 51
Differenza nel 1888	+ 22.336 36	+ 622 53	+ 7.868 34	+ 27.454 61	— 112 64	+ 58.219 20	+ 2 00	+ 830 16

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

20ª Decade — Dall'11 al 20 luglio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	1.061.478 97	58.310 28	303.824 87	1.154.980 94	33 060 54	2.614.635 60	3.984 00	656 30
1887	1.099 743 33	53.388 39	286.079 90	1.084.021 65	32.108 06	2.555 311 33	3.980 00	642 05
Differenze nel 1888	— 35.264 36	+ 4.9 1 89	+ 17.744 97	+ 70.959 29	+ 952 48	+ 59 344 27	+ 2 04	+ 14 25
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	19.435 303 62	930.450 84	6.145 686 68	24.221.015 64	686.613 97	51.419.100 75	3.982 04	12.912 75
1887	18.736.818 55	910.740 28	5 697.013 07	23.974.873 02	762.172 04	50.081.647 96	3.980 00	12.583 33
Differenze nel 1888	+ 698.485 07	+ 19.710 56	+ 448 613 61	+ 246.142 62	— 75.5.9 07	+ 1.337.452 79	+ 1 94	+ 329 42

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	50.796 85	1.482 40	6.673 07	45.856 35	910 40	105719 07	821 43	128 70
1887	45.593 65	1.369 28	5.090 72	30.110 09	726 38	82.890 12	745 00	111 26
Differenze nel 1888	+ 5.203 20	+ 113 12	+ 1.582 35	+ 15.746 26	+ 184 02	+ 22.828 95	+ 76 43	+ 17 44
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	837.430 40	19 905 32	114.253 93	733 189 04	23 758 55	1.728.537 24	810 06	2.133 84
1887	749.801 05	17.193 34	87.725 22	595.633 52	23 218 69	1.473.571 82	718 00	2.052 33
Differenze nel 1888	+ 87.629 35	+ 2.711 98	+ 26.528 71	+ 137.555 52	+ 539 85	+ 254.965 42	+ 92 06	+ 81 51

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1888	1887	*Differenze* nel 1888	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	2.695 10	1.788 60	+ 906 50	51.599 65	41.934 90	+ 9 664 75
Merci	579 40	538 75	+ 40 65	12.261 90	11.018 73	+ 1.216 17
Introiti diversi	125 30	215 65	— 90 35	1.123 65	2.204 95	— 81 30
Totali	3.399 80	2.513 00	+ 856 80	65.983 20	55.188 58	+ 10.799 62

TORINO, 1888 — Tipografia G. Robiola.

G. Pastori Dirett. prop. respons.

ANNO XXI — Sabato, 11 Agosto 1888 — NUM. 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

CONVENZIONE
con la Società per le strade ferrate della Sicilia
(21 giugno 1888)

Diamo fine alla pubblicazione delle tre Convenzioni annesse alla Legge ferroviaria del 20 scorso luglio, col pubblicare quella stipulata il 21 giugno dal Governo colla Società per le strade ferrate della Sicilia ed approvata dall'Assemblea degli Azionisti il 17 luglio.

Ricordiamo — come facemmo per le Convenzioni colle Società del Mediterraneo e delle Meridionali — che il testo della primitiva Convenzione 18 aprile colla Società delle Sicule fu da noi pubblicato nel n. 19 del corrente anno.

Convenzione per la costruzione delle linee ferroviarie Scordia-Caltagirone e Noto-Licata e del binario di diramazione dalla stazione al Porto di Siracusa.

Fra: S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, commendatore Giuseppe Saracco, e S. E. il Ministro delle Finanze e Ministro *per interim* del Tesoro, comm. Agostino Magliani, contraenti in nome dello Stato, ed il comm. Adolfo Billia, Direttore Generale della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia, contraente in nome della Società medesima, si è addivenuto alla seguente Convenzione, da sostituirsi a quella in data 18 aprile 1888:

Art. 1. — *Denominazione e tracciato delle linee.*

È affidata alla Società italiana per le strade ferrate della Sicilia la costruzione delle seguenti linee di strade ferrate:

1. una linea da Scordia a Caltagirone per contrada Fildidonna, Militello, contrada Nocifero e Grammichele;

2. una linea da Noto a Licata, per contrada Bonfalà, pianura di Rosolini e Spaccaforno (avvicinandosi alla marina di Pozzallo) Valle Scicli-Modica, Valle dell'Erminio, altipiano di Ragusa, Comiso, Vittoria e piano di Terranova;

3. una diramazione dalla stazione al porto di Siracusa.

Art. 2. — *Lunghezza delle linee.*

Salve le condizioni di cui all'art. 10, la lunghezza delle linee di cui la Società assume la costruzione, resta approssimativamente fissata come appresso:

1. Linea Scordia-Caltagirone . . . m. 51,520
2. Linea Noto-Licata . . . . . » 180,048
3. Diramazione dalla stazione al porto di Siracusa . . . . » 1,250

Totale . . . m. 232,818

Art. 3. — *Termini per l'apertura all'esercizio.*

I termini per dare eseguite ed armate le linee o i tronchi di linea, in modo da poter essere aperte con regolarità e sicurezza al servizio dei viaggiatori e delle merci, sono stabilite come appresso, con decorrenza dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione dei rispettivi piani e profili di esecuzione;

3 anni per i tronchi: Noto-Modica e Licata-Terranova e per la diramazione dalla stazione al porto di Siracusa
4 anni per la linea: Scordia-Caltagirone;
5 anni per il tronco: Comiso-Terranova;
6 anni per il tronco: Modica-Comiso.

Art. 4. — *Condizioni tecniche e modalità di costruzione.*

La Società dovrà osservare, anche per quanto concerne le condizioni tecniche, le modalità e i materiali da costruzione, tutte le disposizioni contenute nella legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, in quanto non siano derogate dalla presente Convenzione.

La Società dovrà inoltre osservare le seguenti norme e prescrizioni:

a) Larghezza della piattaforma stradale . . m. 5.00
b) Altezza della massicciata . . . . » 0.50
c) Larghezza della massicciata al piano superiore delle rotaie . . . . » 3.00
d) Dimensioni delle traverse: metri due e centimetri sessanta di lunghezza, centimetri ventidue di larghezza, centimetri tredici di altezza;

e) Armamento a giunto sospeso con rotaie di nove metri di lunghezza e del peso a metro lineare di chilogrammi 36;

f) Larghezza libera delle opere d'arte fra i parapetti metri 4.50;

g) Larghezza minima delle gallerie al livello delle rotaie metri 4.20;

h) Altezza dal piano delle rotaie all'intradosso del vôlto nelle gallerie metri 5.50;

i) Nicchie in galleria da una sola parte a distanza di trenta metri, con marciapiedi dalla parte delle nicchie;

k) Le modalità in genere del corpo stradale, delle gallerie e delle opere d'arte minori, saranno conformi a moduli da presentarsi all'approvazione del Governo, pigliando per norma i tipi esistenti nelle strade ferrate della Sicilia;

l) le curve e le pendenze staranno nei limiti seguenti:

raggio minimo delle curve metri trecento, con facoltà alla Società di ridurlo a metri duecentocinquanta per le curve agli ingressi nelle stazioni;

pendenza massima venticinque per mille per la linea Noto-Licata e ventotto per mille per la linea Scordia-Caltagirone, con facoltà alla Società di portarla al trenta per mille tra Grammichele e Caltagirone.

Art. 5. — *Progetti di esecuzione.*

La Società presenterà all'approvazione del Governo i progetti definitivi di esecuzione, in doppio esemplare, entro un anno della data della legge, con cui verrà sanzionata la presente Convenzione, per la linea Scordia-Caltagirone, per la diramazione al porto di Siracusa e per i tronchi Noto-Modica e Licata-Terranova, e dentro due anni dalla stessa data per i tronchi Modica-Comiso e Comiso-Terranova.

I progetti definitivi comprenderanno i piani nella scala da uno a duemila, ed i profili longitudinali nella scala da uno a duemila per le lunghezze, e da uno a duecento per le altezze, con indicazione della natura, della posizione e della distribuzione degli edifizi, delle opere accessorie, deviazioni di strade, case cantoniere, passi a livello, e delle stazioni lungo le linee.

Per tutti indistintamente i fabbricati delle stazioni, come per gli edifizi principali lungo le linee e per i ponti che avranno una luce maggiore di dieci metri, dovranno presentarsi all'approvazione del Governo i relativi progetti particolareggiati, prima di incominciarne l'esecuzione.

Art. 6. — *Varianti.*

La Società, in qualunque stadio delle costruzioni, potrà proporre varianti ai progetti approvati, le quali, nel limite delle modalità generali fissate dalla presente Convenzione, avessero per oggetto di migliorare le condizioni della costruzione o dell'esercizio delle nuove linee.

Le varianti non potranno venire eseguite senza la preventiva approvazione del Governo. La proposta e l'esame di queste varianti non arresteranno la decorrenza dei termini stabiliti nell'articolo 3, a condizione però che il Governo comunichi alla Società le proprie decisioni su tali varianti dentro il termine di due mesi dalla proposta.

Degli eventuali allungamenti di tracciato, che derivassero da tali varianti, sarà tenuto conto per l'applicazione delle annualità di cui all'articolo 9, entro il limite stabilito al successivo articolo 10.

Art. 7. — *Espropriazioni, corpo stradale e armamento.*

Le espropriazioni stabili per la sede, il corpo stradale, le opere d'arte e le gallerie, ecc., saranno eseguite per un solo binario, salvo quanto concerne le stazioni e loro dipendenze, ed i tronchi eventualmente comuni con altre linee i quali saranno eseguiti per due binarî.

Il Governo provvederà gratuitamente le rotaie ed il minuto materiale metallico per l'armamento delle linee e dei binari delle stazioni (tranne che per la diramazione al porto di Siracusa), nei limiti delle quantità risultanti dai progetti approvati.

La Società dovrà richiedere il materiale, indicando di volta in volta la quantità occorrente, e il Governo dovrà consegnarlo, entro sei mesi dalla fatta richiesta, sui vagoni della ferrovia alle stazioni di Scordia, Noto e Licata.

Art. 8. — *Spesa per le stazioni d'innesto.*

Gli innesti delle nuove linee, di che all'articolo 1° della presente Convenzione, alle ferrovie in esercizio ed in costruzione, avranno luogo nelle stazioni di Scordia, Noto, Licata e Siracusa.

Gli ampliamenti e gl'impianti che in conseguenza di questo primo innestarsi delle nuove linee, saranno, a giudizio del Governo, riconosciuti neccessari esclusivamente nell'ambito delle dette stazioni, per assicurare il regolare e completo servizio di diramazione delle linee ad esse affluenti, andranno a carico dello Stato.

Ogni altra spesa per opere da farsi al di fuori dell'ambito di dette stazioni, sarà tutta a carico della Società.

La Società concorrerà nelle spese occorrenti per i suddetti impianti ed ampliamenti, ed in quella occorrente per l'ampliamento della stazione di Valsavoja, per lo spostamento della stazione di Licata e per la costruzione della diramazione al porto di Siracusa, con la somma di L. 2,044,000 ripatita negli importi qui appresso indicati:

1° Stazione di Valsavoja	L.	205,000
2° Stazione di Licata	»	1,174,000
3° Stazione di Siracusa	»	65,000
4° Diramazione al porto di Siracusa	»	600,000
Totale	L.	2,044,000

Le somme sopra esposte non sono che indicative, e potranno subire spostamenti, restando però fissa ed invariabile quella totale di 2,044,000 lire.

I lavori di cui si tratta, saranno eseguiti dalla Società.

Art. 9. — *Corrispettivi per la costruzione.*

Dal giorno successivo a quello in cui scadono per ciascuna linea o tronco di linea i termini stabiliti nell'art. 3, fino alla scadenza del più lungo di questi termini, di sei anni, saranno pagate alla Società per ciascun chilometro di linea aperto al servizio dei viaggiatori e delle merci le seguenti annualità distinte:

Noto-Modica	L.	20,337
Licata-Terranova	»	16,514
Stazione di Siracusa-Porto	»	35,381
Scordia Caltagirone	»	18,120
Comiso-Terranova	»	15,907
Modica-Comiso	»	35,109

Dalla scadenza del periodo di sei anni di cui all'articolo 3, il Governo pagherà alla Società una annualità di lire ventimila e cinquecento per chilometro di linea, salvo quanto è pattuito nel quinto comma dell'articolo 10.

L'annualità chilometrica di lire ventimila e cinquecento sarà pagata fino al 31 dicembre 1966.

Il pagamento dell'annualità sarà fatto semestralmente il 20 giugno ed il 20 dicembre di ciascun anno fino al 31 dicembre 1966, intendendosi, agli effetti del presente articolo, prorogata fino a tale giorno la durata della Società, la quale porterà in conseguenza le neccessarie modificazioni al proprio statuto. (*Continua*)

RETE MEDITERRANEA

Lavori di completamento e miglioramento delle Linee

ELENCO DEI LAVORI PEL SESSENNIO 1889-95

(*Continuazione, vedi n. 31*)

SEGUITO DELLE CATEGORIE 7ª ed 8ª.

Nuova linea di circonvallazione di Milano. — Completamento dei lavori ed armamento della linea a due binari; nuova stazione di P. Romana, fabbricati e binari — Importo totale L. 3,870,000; delle quali L. 2,000,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Impianto di nuove stazioni, ampliamento dei piazzali per il servizio viaggiatori e merci, costruzione di nuovi fabbricati e magazzini ed

ampliamento degli esistenti; pensiline, piani caricatori, marciapiedi in varie stazioni e principalmente in quelle di: *Frugarolo, Novi, Cava Manara, Bressana Bottarone, Torino P. S., Settimo, Brandizzo, Castelrosso, Vercelli, Alassio, S. Lorenzo, Cherasco, Monchiero, Farigliano, Ponte Bormida* (nuova stazione), *Monza, Lissone, Desio, Carimate, Bardonecchia, Oulx, Chiomonte, Borgone, San Antonino, Collegno, Chieri, Saluzzo, Airasca, Bibiana, Costigliole Motta, Castagnole, Ponti, Cairo, Verrès, Borgo S. Martino, Valenza, S. Giorgio, Borgomanero, Tromello, Livorno Marittima, S. Giovanni d'Asso, Carrara, San Donnino, Signa, Paganico, Sinalunga, Rho, Sartirana, Bricherasio, Busto Arsizio, Giuncarico* (nuova stazione), *Segni, Valmontone, Sicignano, Romagnano, Vietri, Nola, Sarno, Castel S. Giorgio e Scafati* — Importo totale lire 3,961,000; delle quali L. 1,576,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Costruzione di nuovi binari: prolungamento e sistemazione degli esistenti; aggiunta di scambi, impianto e sostituzione con miglioramento di tipo di piattaforme, carri scorrevoli, gru da pesi, bilancie a ponte, sagome limite in varie stazioni e principalmente in quelle di: *Trofarello, Pessione, S. Damiano, Solero, Frugarolo, Novi, Tortona, Calcababbio, Cava Manara, Bressana Bottarone, Rogoredo, Serravalle, Isola del Cantone, Quarto, Quinto, Recco, Rapallo, Zoagli, Framura, Massa, Fauglia, Pisa P.N., Campiglia, Follonica, Grosseto, Orbetello, Capalbio, Chiarone, Settimo, Brandizzo, Castelrosso, Torrazza, Santhià, Trecate, Milano P. G., Ceriale, Alassio, S. Lorenzo, S. Stefano L., Taggia, Ventimiglia, Savigliano, Cherasco, Narzole, Monchiero, Farigliano, Carrù, Ponte Bormida* (nuova stazione), *Sesto, Monza, Lissone, Desio, Carimate, Cantù, Luino, Bardonecchia, Oulx, Chiomonte, Meana, Bussoleno, Borgone, S. Antonino, S. Ambrogio, Avigliana, Alpignano, Collegno, Chieri, Saluzzo, Sangone, Airasca, Torre Pellice, Isola d.Asti, S^ta Vittoria, Mussotto, Neive, S. Stefano Belbo, Oviglio, Cantalupo, Cassine, Acqui, Ponti, Spigno, Cairo, Montanaro, Caluso, Strambino, Pont S. Martin, Verrès, Borgo S. Martino, S. Giorgio, Serralunga, Castelalfero, Fara, Borgo Sesia, Varallo, Borgomanero, Legnano, Gallarate, Varese, Ferrera, Lomello, Corsico, Gaggiano, Vigevano, Tromello, Garlasco, Gropello, Stradella, Spinetta, S. Giuliano, Pontecurone, Casteggio, S^ta Giuletta, Arena Po, Sarmato, Rottofreno, S. Miniato, Livorno Marittima, S. Giovanni d'Asso, Paganico, Siena, Chiusi, Fiumicino, e Giuncarico* (nuova stazione) — Importo totale L. 5,342,000; delle quali lire 2,650,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Impianto di apparati centrali Bianchi-Servettaz per manovra di scambi e segnali in varie stazioni e principalmente nelle seguenti:

1. *Stazioni fra Genova P. B.* (*esclusa*) *e Sarzana* (*compresa*) — (*scambi* 102).
2. *Stazione di Milano Centrale* (*scambi* 66).
3. *id. di Pisa Centrale* (» 74).
4. *id. di Como S. G.* (» 16).
5. *id. di Mortara (verso Alessandria)* (*scambi* 14).
6. *id. di Bra*
7. *Stazioni fra Voltri* (*compresa*) *e Sampierdarena* (*scambi* 29).
8. *Stazione di Sampierdarena* (*scambi* 30).
9. *Stazioni da Pisa Centrale* (*esclusa*) *a Civitavecchia* (*esclusa*) (*scambi* 126).
10. *Stazione di Genova P. B. e del Bisagno* (*scambi* 33).
11. *Livorno stazione S. Marco* — Importo totale lire 8,500,000; delle quali L. 2,400,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Impianto di Block-System in varie tratte di linee di eccezionale movimento e principalmente sulle seguenti: *Novi Genova, Rho-Milano, Genova Sarzana, Milano-Monza, Torino-Trofarello, Genova-Voltri* — Importo totale L. 1,500,000; delle quali L 810,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Impianto di dischi di segnalamento; dischetti ai passi a livello; sonerie elettriche ecc. — Importo totale L. 500,000; delle quali L. 200,000 pel sessennio.

Linee diverse. — Aggiunte modificazioni agli attuali impianti per l'illuminazione a gaz ricco delle vetture, onde estendere l'illuminazione ai treni in partenza da stazioni non provvedute di gazogeni — Importo totale L 300,000; delle quali L. 250,000 pel sessennio.

Linee diverse. — Nuovi impianti di illuminazione a gaz — Importo totale L. 230,000; tutte pel sessennio.

Torino-Genova. — *Torino smistamento* — Impianto illuminazione elettrica — Importo totale L. 230,000 tutte pel sessennio.

Torino-Genova. — *Torino P. N.* — Ampliamento dell'illuminazione elettrica — Importo totale L. 80,000; tutte pel sessennio.

Torino-Genova. — *Genova* — Illuminazione elettrica dei binari delle calate e trasporto dell'officina elettrica nei locali della G. V. — Importo totale L 280,000; tutte pel sessennio.

Milano-Alessandria. — *Milano* — Trasporto dell'officina elettrica della stazione Centrale oltre il ponte Seveso e costruzione di un maggazzino combustibili a Porta Sempione — Importo totale L. 125,000; tutte pel sessennio;

Roma-Pisa. — *Roma Trastevere* — Impianto illuminazione a luce elettrica — Importo totale L. 120,000; tutte pel sessennio.

Fine della 7ª ed 8ª Categoria. (*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

Del contratto di trasporto per strada ferrata secondo il nuovo Codice di commercio e le nuove tariffe ferroviarie. — *Manuale teorico-pratico dell'*Avv. G. B. Marchesini. — *Torino* (*Roma, Napoli*) *Unione Tipografico-Editrice* (*Due volumi di* 768 *pagine in complesso - Prezzo L.* 12).

Incomincia la relazione precedente il nuovo Codice di Commercio col dichiarare che desso assegnò all'Italia *il posto più eminente nella legislazione commerciale* e termina esprimendo il convincimento che *ricorderà il primato che un dì l'Italia ha avuto anche in questo ramo del diritto.*

Molti però a tali pompose affermazioni avrebbero, nell'interesse del paese e pel sentimento di vero amor proprio nazionale, preferito un modesto silenzio ed il merito reale del codice, colla prova dei vantaggi della sua applicazione.

Altri hanno detto e diranno come il codice abbia nelle varie sue parti corrisposto al vasto e difficile intento che fu nella mente del legislatore. Qui basta il riferire ancora un brano della precitata relazione: « Il contratto di trasporto « intorno al quale il codice ora vigente (quello del 1865) dettò « disposizioni non soltanto incomplete, ma poco logiche e « poco chiare, è regolato nel novello codice coll'ampiezza « che si addice alla importanza oggi acquistata da questo « contratto pei nuovi e maravigliosi mezzi di comunicazione « che intieramente ne modificarono le condizioni. Fra questi « mezzi, le strade ferrate tengono una posizione così ecce« zionale che richiede specialissime determinazioni, » per dovere confessare che la critica del Codice antico si attaglierebbe nella massima parte al nuovo il quale fu lungi assai dal corrispondere all'aspettazione, sopratutto nel regolare il contratto di trasporto con quella *ampiezza, importanza e specialità* che erano indispensabili per un ramo così capitale di pubblico servizio come le strade ferrate appena nominate nel codice.

A siffatta lacuna provvidamente poi riparava la legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3.a, allegato D sulle tariffe e condizioni pei trasporti; e, considerata la cosa a tale punto di vista, non si può dire sia venuta per nuocere la insufficienza del codice e la improprietà di molte sue espressioni, nonchè l'ostinato silenzio sulla materia speciale ferroviaria, poichè ne sorse così e meglio divenne possibile una legge speciale — un vero codice ferroviario — che regola con pienezza, e come la importanza del soggetto lo esige, tutta la materia dei trasporti per strade ferrate; la qual cosa, bisogna ben ammettere, non avrebbe potuto fare un codice di commercio anche incensurabile.

A questa nuova legge rivolse, con ottimo divisamento, il suo studio l'egregio Avvocato Marchesini, svolgendone ed esaminandone, con ordine logico e dottrinale, le disposizioni, tanto in quanto esse hanno creato un diritto nuovo, come in quanto si rannodano a quelle fondamentali del Codice, nonchè alla legge sulle opere pubbliche, al regolamento sulla polizia ferroviaria, ed altresì alla Convenzione internazionale di Berna che, in pendenza della sua definitiva sanzione, già esercita un'alta influenza nel campo del diritto ferroviario.

L'opera si divide in due parti: la prima delle quali tratta dei viaggiatori e bagagli: la seconda delle merci. Onde ne possa essere apprezzata l'importanza ne riferiamo in *nota* (*) il sommario dei Capi i quali poi vanno divisi e suddivisi in modo che il lettore (sussidiato dai due indici chiarissimi, l'uno numerico e l'altro alfabetico) rinviene agevolmente qualsiasi punto sul quale gli occorra portare la sua attenzione.

E, sotto questo aspetto, della disamina e raggruppamento razionale delle materie in modo che la trattazione proceda con ordine e chiarezza, talchè il lettore trova di avanzarsi per quella via che logicamente prevedeva di dovere percorrere, il lavoro del Marchesini riunisce certo tutti i pregi di un Manuale come a lui piace modestamente di intitolarlo.

Noi peraltro vi abbiamo constatato qualche cosa di più, cioè: un accurato commento delle disposizioni legislative sia nel complesso che nella specialità, uno studio comparativo fra la legislazione Italiana ed estera, una copia di giurisprudenza preziosissima in tale senso, un utile sunto della dottrina negli argomenti più importanti, un criterio ed una critica che quasi sempre colpiscono nel segno: insomma una famigliarità col diritto ferroviario che ci fu di gradevole sorpresa e di buon augurio per l'avvenire.

Benchè la sola lettura dell'opera possa darne adeguato concetto, non sappiamo trattenerci dal segnalarne alcuni punti e soluzioni in quanto sono più interessanti ed invogliano allo studio. Così vediamo nella parte dei « viaggiatori e bagagli » definita (n. 2) la natura giuridica del contratto di trasporto delle persone, affermativamente risolto il quesito (n. 10) se l'oltraggio ad agenti ferroviari sia assimilabile a quello contro un incaricato di pubblico servizio, esaminato (n. 22) il caso se l'affollamento agli sportelli per prendere biglietti di viaggio costituisca forza maggiore, riconosciuto in massima il carattere per gli effetti penali, di *luogo pubblico* ad una vettura ferroviaria (n. 75), diffusamente trattato (n. 80 al 111) sotto i suoi molteplici aspetti e con sano criterio giuridico lo scabroso argomento delle frodi contro le ferrovie, nonchè quello (di cui tace il codice) della responsabilità di queste per danni alle persone (n. 112 e seg. e 126) o per attentati criminosi sulle strade ferrate (n. 132); infine (n. 156 e 159) accennata ed esposta la frequenza, in questa materia, dei casi di colpa dei viaggiatori, ed indagato, e giustamente risposto secondo le circostanze, quanto alle eventualità di cadute e ferite dei viaggiatori nello scendere di vettura.

Amplissima pure in questa prima parte, comprendente molte materie di cui non si occupano il Codice e le tariffe e condizioni, è la trattazione della responsabilità dell'Amministrazione per sinistri a danno dei suoi agenti (n. 165 a 175) derivabili da colpa di essa in genere o dall'essersi valsa di persone incapaci, ed aver trasandato cautele o prescrizioni regolamentari, o per un tacito comando o tolleranza; materia questa assai controversa e dall'Autore illustrata con numerosi esempi per mezzo dei quali giunge ad esatti apprezzamenti.

(*) Volume I. — VIAGGIATORI E BAGAGLI.

NOZIONI GENERALI. — *Il viaggiatore alla stazione di partenza.* — Stazioni e loro dipendenze pel servizio dei viaggiatori. — Tariffe e condizioni di trasporto per i viaggiatori. — Viaggiatori trasportati a condizioni ordinarie. — Biglietto ordinario o semplice; di andata e ritorno; circolare; abbonamento. — Trasporto dei ragazzi. — Viaggiatori trasportati a condizioni eccezionali. — Treni e vetture pel trasporto dei viaggiatori. — Formalità per accedere alle vetture. — Viaggiatori durante il viaggio; alla stazione d'arrivo. — Frodi in danno dell'Amministrazione ferroviaria. — Responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria pei casi di ritardo; pei sinistri ferroviari a danno dei viaggiatori. — Fondamento legale della responsabilità. — Cause principali dei sinistri ferroviari. — Sinistri causati dallo stato della strada; dal cattivo stato del materiale; dalla inosservanza dei regolamenti; da colpa degli stessi viaggiatori; da caso fortuito o da forza maggiore; da cause ignote. — Responsabilità pei sinistri a danno degli agenti ferroviari. — Dell'azione di rifacimento del danno. — Persone che possono esercitare l'azione di risarcimento del danno. — Autorità giudiziaria competente. — Liquidazione del danno - Prova del risarcimento; danno emergente. — Misura del risarcimento. — Modo di risarcire il danno. — Estinzione dell'azione di risarcimento.

Trasporto dei bagagli. — Bagagli registrati. — Il bagaglio alla stazione di partenza; durante il viaggio; alla stazione di arrivo. — Responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria nei casi di ritardo, di avaria o di perdita dei bagagli registrati. — Bagaglio non registrato.

Volume II. — MERCI.

NOZIONI GENERALI. — Delle tariffe ferroviarie sotto l'aspetto economico e giuridico - Autorità competente a stabilire le tariffe ferroviarie e formalità relative - Regole generali per l'applicazione delle tariffe. — La merce alla stazione di partenza - Accettazione della merce - Formalità comuni alla accettazione di tutte le merci - Formalità particolari per alcune merci. — — Spedizione della merce - Ordine nella spedizione - Modo e mezzi di spedizione. — La merce durante il viaggio - Itinerario e cause che possono farlo mutare - Modificazioni al contratto di trasporto. — La merce alla stazione d'arrivo - Diritti e obblighi dell'Amministrazione ferroviaria - Formalità ordinarie e straordinarie - Luogo della riconsegna - A chi si deve riconsegnare la merce - Termine alla riconsegna. — Diritti ed obblighi del destinatario - Verifica della merce - Pagamento del prezzo di trasporto - Ricevuta del destinatario. — Servizi speciali ed accessori - Presa e consegna delle merci a domicilio - Pesatura delle merci - Uso dei copertoni, catene, ecc. - Conservazione e cura delle merci o del bestiame nei magazzini o vagoni - Ricevuta di ritorno - Spese anticipate - Assegni - Adempimento delle formalità doganali o daziarie. — Frodi in danno della Amministrazione ferroviaria. — Responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria pei mezzi adoperati nel trasporto; pel fatto dei suoi dipendenti; pei fatti di tutti i vettori successivi e di ogni altra persona cui essa affidi l'esecuzione del trasporto. — Responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria per ogni fatto che cagiona un danno; ritardi; perdite e avarie. — Responsabilità per tutta la durata del contratto di trasporto, finchè non intervenga una causa legale di sua liberazione. — Liberazione della responsabilità per una presunzione di irresponsabilità dell'Amministrazione ferroviaria - Eccezione fondata sulla mancanza o cattivo stato dell'imballaggio, o sulle traccie di deterioramento o di avaria all'epoca della consegna; sul trasporto di determinate specie di cose fragili o soggette a deterioramento, o di animali, ovvero sui trasporti fatti in modo speciale. — Liberazione della responsabilità colla prova delle cause che la escludono - Vizio o natura delle merci trasportate; caso fortuito o forza maggiore. — Nullità di qualunque clausola che deroghi o porti limitazioni ai principii assoluti di responsabilità stabiliti dal legislatore. — Dell'azione del risarcimento del danno - Persone alle quali compete l'azione del risarcimento; contro chi si deve promuovere l'azione di risarcimento; autorità giudiziaria competente. — Liquidazione del danno - Indennità normale e speciale pel ritardo; per la perdita ed avaria della merce. — Estinzione dell'azione di risarcimento e di ogni altra azione contro il vettore - Col pagamento del porto e col ricevimento senza riserva delle cose trasportate; della prescrizione. — Appendice - Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate delle Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, approvate con legge 27 aprile 1885, n. 3048.

In quanto poi riflette le persone cui compete il risarcimento del danno emerge del pari uno studio generale e profondo col paragone delle estere legislazioni ed è affermato (n. 185) il principio fondamentale e giuridico, razionalissimo, che l'azione in massima spetta alle sole persone aventi diritto agli alimenti. Ben giusta è, quanto alla ammessibilità ed apprezzamento del danno morale (n. 224 e 228) la critica della sentenza 5 settembre 1883 della Corte di Venezia nella causa Cozza contro F. F. Alta Italia che partì da criteri ed apprezzamenti erronei ed esagerati nello assegnare una indennità alla vedova e figli di un Capo Conduttore perito per sinistro ferroviario. Argomento questo di grande interesse poichè non è detta ancora l' ultima parola sul grave quesito: Se colla pensione si possa annullare la indennità. A quale riguardo dovrebbe, a nostro avviso, la risposta sempre essere negativa allorquando la pensione è di *grazia*, vale a dire *straordinaria*, perchè avente *causa giuridica* unicamente nell' infortunio subìto dall'agente senza del che non si sarebbe potuta accordare.

In ordine al trasporto dei bagagli è ben precisato (n. 266,267) in che consista il danno risarcibile inerentemente alla legislativa definizione del *bagaglio*. Vien pure posto il quesito (n. 273) se, in caso di furto di oggetti di valore da parte di agenti ferroviari in bagagli non assicurati, l' Amministrazione ne sia responsabile; sovra del che noi inclineremmo a rispondere negativamente mentre a termini della legge ferroviaria il risarcimento è basato sulla *dichiarazione* ed il *bagaglio* non ammette *numerario od oggetti preziosi*. Inoltre è immorale che chi ommettendo, per risparmio di tassa, l'assicurazione tolse all' Amministrazione una guarentigia, si faccia poi a pretendere da questa il risarcimento di un danno derivato da imprudenza del reclamante.

Si accompagna più direttamente alla legge delle *tariffe e condizioni pei trasporti* la parte seconda riguardante le merci — la grande fiumana a cui dà sfogo l'esercizio ferroviario. — Dinotano quivi un criterio giuridico e tecnico, chiaro ed esattissimo le massime (n. 60) riassumenti il carattere legislativo, inderogabile, uniforme delle tariffe.

Nello esame poi circostanziato e diffuso della materia attinente alla accettazione, al trasporto ed alla spedizione delle merci trovansi, fra gli altri, studiati e lodevolmente risolti i quesiti sul rifiuto di spedizione per insufficienza di materiale: se lo ingombro di merci in una stazione esoneri l'Amministrazione da responsabilità pei ritardi: se in tale caso debba il pubblico esserne avvisato: quali siano le evenienze di forza maggiore che giustificano il rifiuto del trasporto (n. 72 al 75): nonchè se ammessibile sia la prova testimoniale contro od in aggiunta al contenuto della lettera di vettura (n. 99) al che giustamente vien data negativa risposta; perocchè la lettera di vettura è contratto scritto per necessità giuridica e d'interesse pubblico, e, se fosse diversamente, si avrebbe la confusione organizzata.

Quid si domanda pure della girata (n. 100) della lettera di vettura? Nè la risposta è facile. Ed il motivo vero (benchè nel tacia l'Autore) sta in che la *girata* fu una delle — fortunatamente poche — aggiunte fatte dalla Commissione Parlamentare, per una troppo servile e non neceessaria imitazione del Codice senza coordinarla al complesso del progetto di legge che con deliberato proposito (e per giusti motivi che qui sarebbe troppo lungo lo esporre) era basato sulla lettera di vettura nominativa; talchè allo stato delle cose e della pratica la predetta infelice aggiunta finirà, se non si supplisce dalle ferrovie e dal Governo con quant'altro sarebbe necessario, a restare lettera morta; poichè noi non crediamo coll' Autore, che sarebbe legale la girata sulla semplice ricevuta di spedizione la quale *non è la lettera di vettura ma parte di essa tutt' altro che completa*: ora, a termini del Codice di commercio (art. 392) la girata ha luogo sull'*esemplare sottoscritto dal vettore:* quale esemplare non è tale se non *intero*, mentre la ricevuta è una *frazione* del modulo ferroviario avente carattere legislativo. — La consegna della merce non fatta nel tempo prescritto prima della partenza del treno, può in qualche caso dar diritto ad una spedizione anticipata? No, risponde l'Autore con critiche ed osservazioni che sono la essenza della legalità; perocchè diversamente verrebbesi ad una violazione dei termini di resa.

I modi nei quali il destinatario deve legittimare la sua qualità o identità per ottenere la riconsegna — *Quid* del socio? o della riconsegna a chi non rappresenta legalmente il destinatario? — Responsabilità del consegnatario di spedizione altrui, o di chi finge la qualità di destinatario. — Falsificazione della firma del destinatario. — Dovere della ferrovia di segnalare la giacenza delle spedizioni. — *Quid* se il destinatario disdice il rifiuto della spedizione giacente o diviene reperibile? — Sono tutti argomenti di quotidiana attualità nell'esercizio ferroviario e trattati con quel sano criterio con cui rispondesi all'ultimo quesito, distinguendo se il mittente sappia, o non, la giacenza: in quale ultimo caso il destinatario può ancora far valere la sua qualità: non nel primo per essere divenuto estraneo al contratto di trasporto (n. 152 a 159 e 168, 169).

In tema di erronee applicazioni di tariffe quale influenza hanno le erronee informazioni date da un impiegato ferroviario? (N. 187) Nessuno: perchè le tariffe sono legge: quale aforisma vien messo in piena luce distruggendo i contrari argomenti basati sopra pregiudizi volgari ed un' erronea dottrina.

Soggetto delicato e scabroso è quello della responsabilità dell'Amministrazione per fatto dei suoi dipendenti (n. 264 a 267), a quale riguardo opportunamente l'Autore pone limiti e distinzioni, non senza notare (n. 267) che i furti sarebbero ben più agevolmente repressi se i processi penali contro agenti ferroviari infedeli non finissero il più delle volte in nulla. Verità dolorosa! dovuta pur troppo da una parte a quella utopia giuridico-politica oggi di moda che è la instituzione dei giurati, e dall'altra al soffio di morbosa tenerezza che nelle leggi, nei codici e nella così detta dottrina spira verso i delinquenti nonostante che la coscienza pubblica altamente protesti.

Troviamo, in merito alla responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria pei fatti dei vettori successivi, (n. 268 a 272) ben precisati e definiti i caratteri dei trasporti che son detti *in servizio interno* ovvero da *ferrovia a ferrovia*, oppure *in servizio cumulativo*: caratteri che hanno grande influenza giuridica nei rapporti fra il vettore ed il mittente o destinatario.

Pei rischi inerenti a trasporti di determinata natura non tocca all'Amministrazione di provare il nesso concreto fra il danno e la presunta causa, dicesi al n. 296: e bene, e con solidi argomenti lo si prova, demolendosi anche con una dotta critica la sentenza 23 dicembre 1884 della Cassazione Torinese, in causa Comp. P. L. M. e Alta Italia contro Scheggia, che aveva ritenuto il contrario.

Oppurtunamente spiegasi nel trattare (n. 347 a 353) delle nullità delle clausole derogative alla responsabilità stabilita dalla legge, il concetto che informò la seconda parte aggiunta all'art. 416 del codice (rimediando all'erroneo esclusivismo della parte prima nel progetto relativo): quello cioè della libera e giuridica deroga per contratto, alla *garanzia* senza escludere la responsabilità legale; ed, in armonia a siffatto principio logico sono i *precetti* formulati al n. 353.

Proficua, a proposito della rappresentanza legale dell'Amministrazione, è l'avvertenza (n. 361), di cui tanti ancora abbisognano: che la rappresentanza conferita al Capo Stazione costituisce una eccezione e quindi non si può estendere ad altri siano pure eguali o maggiori di grado.

Relativamente alla indennità e loro liquidazione secondo i casi, merita il segnalare quanto siano state ben comprese e sostenute le massime: che l'indennità pel ritardo non può mai superare quella della perdita: che la prova del dolo incombe a chi lo allega: che quanto ai *valori* la condizione esterna ineccepibile ed ineccepita libera l'Amministrazione (n. 381 al 393). E siccome nulla è sfuggito all'autore, così il medesimo rilevò pure (n. 397) che le tariffe ferroviarie non offrono in caso di ritardo il modo di aumentare la responsabilità proporzionalmente all'interesse alla riconsegna: osservazione giusta, la quale deve ricadere sulla relazione precedente il Codice, ove, discorrendosi dell'art. 414, la *clausola penale* in esso contemplata si ritenne equivalente di quella che *nel linguaggio tecnico chiamasi dichiarazione d' interesse alla riconsegna;* mentre invece, *nel linguaggio tecnico* ed anche legale, la dichiarazione d'interesse alla riconsegna non è punto una clausola penale, e sopratutto nel senso del citato articolo che attribuisce la pena senza prova del danno, ammettendo anzi (in antitesi all'art. 1212 Codice Civile) un supplemento se il danno supera la pena; ma bensì un istituto *sui generis* (come chiaramente si evince dalla Convenzione di Berna e dalle leggi estere che lo sanzionarono), cioè: « una valutazione del massimo del danno fatta « *a priori* dall' interessato, la quale gli dà l'eventuale diritto « di conseguire una maggiore indennità oltre la normale, *conchè « ed in quanto provi* il maggior danno ed in modo che la « somma dichiarata quale interesse alla riconsegna *non sia « mai superata.* »

Fu dunque per non urtare colle disposizioni del Codice, che nel progetto delle *tariffe e condizioni,* poi stato presentato al Parlamento, si dovette rinunciare all'utile sistema della *dichiarazione d'interesse alla riconsegna* inconciliabile (come il legislatore lo aveva officialmente inteso) sopratutto coi ritardi, nei quali la indennità non proporzionale alla mora nella riconsegna sarebbe un assurdo, e si mantenne invece l'antico mezzo dell'*assicurazione* che quandanche, per la ragione ora detta, non applicabile ai ritardi, pur dava opportunità di attribuire una ragionevole indennità superiore alla normale anche nei casi di ritardo di spedizioni assicurate per le perdite od avarie.

Sul tema importantissimo della prescrizione (n. 414 al 425) non possiamo che associarci alla tesi validamente sostenuta e provata: della sua applicabilità a tutte indistintamente le azioni nascenti del contratto di trasporto ed in ogni caso, pure anche qui, deplorando le tardive aggiunte costituenti i due ultimi alinea dell'art. 146 delle condizioni pei trasporti, la prima delle quali (derogando al disposto, provvido in questa materia, dell'art. 926 del Codice di commercio) introduce un mezzo di trascinare a lungo le questioni laddove l' interesse pubblico esige la massima speditezza e mentre dovunque i termini prescrittivi tendono ad abbreviarsi trovandosi persino (come in Francia) eccessivi i sei mesi, e la seconda si occupa delle azioni spettanti al vettore con una locuzione vaga ed incompleta. In questo argomento della prescrizione dubitiamo assai sulla ammessibilità della opinione esternata dall'Autore (n. 423): che, nel caso di più vettori successivi non vincolati da un contratto di trasporto unico, possono opporsi la prescrizione fra di loro quando l'avente diritto agì contro il primo o l'ultimo di essi al punto in cui il termine stava per compiersi; imperocchè anche fra vettori sta la massima che *contra non valentem agere non currit praescriptio:* ora con qual fondamento e come può agire un vettore contro il suo cessionario o cedente quando tace l'attore principale? Quando, in altri termini, esso vettore non ha quell'interesse o spinta giuridica che sono il fondamento dell'azione? (v. Rapporto 24 giugno 1881 alla Cassazione Francese della Commissione nomita per esaminare se occorressero modificazioni agli articoli 105 e 108 del Codice di commercio, la quale propone la riduzione della prescrizione a 2 mesi per l'interno e 4 per le spedizioni all'estero, con decorrenza della prescrizione, quanto alle azioni in garanzia, *soltanto dal giorno dell'esercizio dell'azione contro il garantito* e fissando per tali azioni di garanzia il termine di un mese o due secondo che la spedizione fosse all'interno od all'estero. — *Bulletin annoté des chemins de fer* Lamé Fleury 1883, pag. 80).

Veggasi pure quanto allo svolgimento e sanzione di tale interessante riforma lo stesso *Bulletin annoté* annó 1884 pag. 139, ed infine la recentissima legge 11 aprile 1888, a pag. 82 c. a., che stabilì la prescrizione pei casi ordinari ad un anno, fissando un mese per le azioni in garanzia.

E così poniamo termine a questo saltuario esame dell'Opera del Marchesini, la quale, per se stessa si raccomandava non soltanto ai patrocinanti ma anche, e molto, ai giudicanti.

Chi *diurna et nocturna manu* tratta questa materia non può a meno di provare un vivo senso di compiacenza nel vederla studiata ed esposta come fece (sebbene egli dica *in fretta*) l'Egregio Autore.

Torino, luglio 1888. G. GOLA.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

La *Gazzetta del Popolo* di Torino di questa mattina ha pubblicato una notizia riguardante l' assunzione, per parte dell' autorità militare, dell' esercizio delle linee Torino-Pinerolo-Torre Pellice e Bricherasio-Barge.

Ci consta che effettivamente sono in corso trattative a tale riguardo e che una Commissione sta studiando i particolari per l'attuazione di questo progetto; però è prematuro il riferire notizie concrete, giacchè sappiamo che lo studio non è ultimato e che nulla a tutt'oggi è definitivamente stabilito.

Emissione delle 90,000 *azioni Mediterranea.*

Ieri (10) si è riunito il Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo.

Il Direttore generale riferì le intelligenze prese col Governo riguardo all'applicazione della convenzione approvata colla legge 20 luglio ultimo scorso per la costruzione di linee complementari. Partecipò del pari le pratiche in corso per rendere esecutive le deliberazioni prese dall' Assemblea generale degli azionisti circa la proroga della durata della Società e l' aumento del capitale sociale. Su quest' ultimo punto venne in massima approvato il programma per l'emissione delle 90,000 nuove azioni, salvo sottoporlo alla ratifica del Consiglio d' Amministrazione nella prossima sua seduta.

Come è noto, le nuove azioni verranno offerte alla pari, di preferenza e *pro rata* ai possessori di quelle già in circolazione. I primi tre decimi dovranno essere versati entro l' anno corrente, e dopo il pagamento del terzo si rilascierà all' azionista un certificato nominativo provvisorio: gli altri sette decimi verrebbero richiesti dal Consiglio, a seconda dei bisogni, in modo che fra un versamento e l' altro vi sia l'intervallo di un mese almeno, e che le nuove azioni siano interamente liberate non più tardi del 30 giugno 1890. Durante il periodo dei versamenti gli azionisti percepiranno l'interesse del 5 per cento sul versato; dopo il termine stabilito pel pagamento

dell'ultimo decimo, i certificati provvisorî saranno cambiati con titoli definitivi, e le nuove azioni parteciperanno, al pari delle vecchie, agli utili dell'esercizio.

Il Comitato si occupò inoltre degli affari correnti.

><

Il Consiglio d'Amministrazione della Società stessa terrà seduta il 28 andante mese.

><

Appalti per la ferrovia Parma-Spezia.

Il servizio delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato all'approvazione governativa il progetto di appalto per l'esecuzione dei lavori di armamento coi quali si provvede al completamento del tronco Solignano-Ghiare nella linea da Parma a Spezia. Il progetto comprende la provvista e lo spandimento della massicciata, la fornitura delle traverse e dei legnami speciali per l'armamento della via e delle stazioni, la posa dei binarî, cancellate di chiusura, ecc.; esclusa però la posa dei meccanismi fissi. L'importo dei lavori considerati in progetto ascende a L. 207,000, ivi comprese L. 17,360 per imprevisti. All'esecuzione dei lavori medesimi si provvederà probabilmente a trattativa privata.

><

Rinnovamento del materiale rotabile.

Il Comitato superiore delle strade ferrate e il Consiglio di Stato, avendo espresso il voto che si possano accettare gli accordi intervenuti fra i rappresentanti del R. Ispettorato generale e quelli delle Società esercenti circa al modo d'applicazione dell'articolo 58 del capitolato d'esercizio, il Governo ha ora definitivamente approvato quegli accordi.

Restano così eliminate le questioni sorte sulla importante materia del rinnovamento del materiale rotabile.

><

Ferrovia Portogruaro-Casarsa.

Giovedì (9) ha avuto luogo la visita di ricognizione per l'apertura all'esercizio della ferrovia da Portogruaro a Casarsa, alla quale hanno preso parte il R. Ipettore Capo del Circolo ferroviario di Verona, ed i rappresentanti della Società delle strade ferrate Meridionali, in unione al direttore tecnico governativo dei lavori Cav. Zorzetti e dei delegati dell'Impresa costruttrice dei lavori.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.

In aggiunta alle informazioni date nel *Monitore* della scorsa settimana sui lavori di costruzione della linea da Eboli a Reggio, soggiungiamo quanto segue:

I lavori di costruzione dei movimenti di terra, delle opere d'arte, e dei fabbricati del tronco da Teggiano a Casalbuono (linea Sicignano-Castrocucco) possono considerarsi ultimati.

L'armamento, dall'origine del tronco è portato fino al chilometro 6 e si è anche eseguita la posa dal km. 11 allo sbocco della galleria di Casalbuono. Mancano quindi 5 chilometri di posa e la sistemazione e la regolarizzazione dei tratti eseguiti, nonchè tutti i binari secondari delle tre stazioni. Si ritiene che ai primi di settembre il tronco sarà pronto per la visita di ricognizione.

I lavori del tronco da Vallo a Pisciotta (linea Battipaglia-Castrocucco) nel tratto fra Vallo ed Ascea possono considerarsi ultimati giacchè non mancano che le opere di finimento ed il rivestimento in alcuni tratti di trincea. L'armamento è posato e manca per circa 2|3 il pietrisco.

Nel tratto successivo, Ascea-Pisciotta, i movimenti di terra, le opere d'arte, ed i fabbricati potranno essere portati a compimento entro il mese di settembre p. v. Non è ancora incominciata la posa dell'armamento, nè la montatura delle travate metalliche.

L'intero tronco non si troverà pronto per la visita di ricognizione che in novembre p. v.

><

Ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano.

La Società delle strade ferrate Meridionali alla quale sono affidati gli studi della ferrovia di 3ª categoria da Sant'Arcangelo a Fabriano, ha recentemente ultimati e sottoposti all'approvazione governativa i progetti relativi alla tratta della linea medesima compresa fra Urbino e Fabriano.

La tratta stessa fu divisa in cinque tronchi cioè:

1. Urbino-Cà Menocchio di	m.	15,103.21
2. Cà Menocchio-Acqualagna di . .	»	7,822.29
3. Acqualagna-Pergola di	»	24,836 36
4. Pergola-Sassoferrato	»	14,997.66
5. Sassoferrato-Fabriano	»	17,831.95
Lunghezza totale	m.	80,591.47

Il costo complessivo dei lavori di costruzione dei suindicati tronchi essendo preventivato di lire 36,383,267.39, ne risulta un costo medio chilometrico di L. 451,453,42.

La lunghezza totale delle gallerie progettate fra Urbino e Fabriano s'avvicina agli otto chilometri.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.

Ci informano da Sora che quella direzione tecnica governativa per la ferrovia da Avezzano a Roccasecca, in seguito a premure fattele dal Ministero dei Lavori Pubblici ha date le disposizioni occorrenti per sollecitare il più possibile il compimento dei progetti d'appalto della tratta della linea medesima, compresa fra Sora ed Avezzano. A quanto ci viene assicurato per la parte di linea da Sora a Civita d'Antino, lunga chilometri 24, si presenteranno i progetti d'appalto pei due tronchi in cui essa verrà divisa prima dello scadere del corrente anno. I progetti di appalto dei due tronchi componenti la residua parte di linea da Civita d'Antino ad Avezzano verranno ultimati nel 1° semestre del 1889.

><

Ferrovia Faenza-Firenze.

La Società delle strade ferrate Meridionali, in vista della imminente apertura allo esercizio del tronco da Fognano a Marradi della ferrovia Faenza-Firenze, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di orario da attivarsi sul tronco medesimo. Quest'orario comprende la istituzione di due treni di andata e due di ritorno in prosecuzione di quelli che fanno attualmente servizio sul tronco Faenza-Fognano.

><

Provviste per le officine di Firenze.

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta pel-

l'acquisto di macchine utensili da impiantarsi nelle officine di Firenze. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 89,255, e le macchine da provvedere sono le seguenti:

N. 6 torni a filettare; n. 1 tornio a filettare con banco staccato e scorrevole; n. 1 tornio automatico parallelo a filettare a banco incavato; n. 1 tornio universale a rewolver a filettare; n. 1 tornio americano per lavorare il bronzo; n. 1 macchina speciale per la lavorazione dei tiranti di rame pei focolari; n. 1 macchina impanatrice; n. 1 macchina per alesare i cuscinetti delle boccole.

><

Stazione di Napoli.

Alla conferenza, della quale abbiamo parlato nel *Monitore* della scorsa settimana, che avrà luogo in Napoli, per studiare il definitivo assetto di quella stazione ferroviaria, la Società delle strade ferrate del Mediterraneo sarà rappresentata dal direttore dell'esercizio del 2° compartimento sig. Comm. Kossuth.

><

Materiale mobile per l'Adriatica.

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentata al Ministero dei Lavori Pubblici regolare proposta per la provvista di materiale mobile assegnato sul fondo, stanziato a carico della cassa per gli aumenti patrimoniali, chiedendo l'autorizzazione di procedere all'uopo ad una gara internazionale.

La fornitura comprenderebbe n. 660 carri, il cui acquisto sarebbe diviso in sei lotti come appresso: N. 100 carri chiusi (serie F.v) con freno; n. 150 carri chiusi (serie F) senza freno; n. 100 carri aperti (serie M) con freno; n. 100 carri aperti (serie M) senza freno; n. 50 carri aperti (serie V) con freno; n. 60 carri aperti (serie V) senza freno.

La spesa preventivata per la detta provvista ammonta a L. 2,500,000; e la sua ripartizione fra i diversi lotti risulta come segue:

1° lotto	L.	420,000
2° id.	»	555,000
3° id.	»	555,000
4° id.	»	360,000
5° id.	»	330,000
6° id.	»	174,000
Totale	L.	2,394,000
Studî, sorveglianze ed imprevisti	»	106,000
Totale come sopra	L.	2,500,000

><

Convenzione fra l'Adriatica e la Veneta.

Il giorno 6 del corrente mese, è stata firmata la convenzione ed il regolamento fra la Società italiana per le strade ferrate Meridionali, esercente le ferrovie dell' Adriatica, (rappresentata dal proprio direttore generale Comm. S. Borgnini) e la Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche di Padova (rappresentata dal delegato alla Direzione dell'esercizio signor Cav. Canella) quale esercente le linee Treviso-Vicenza, Vicenza-Schio, Torrebelvicino-Schio-Arsiero, Padova-Bassano, Composampiero-Montebelluna, Conegliano-Vittorio, Udine-Cividale, Udine-Portogruaro, Parma-Suzzara, Bologna-Portomaggiore, Budrio-Massalombarda ed Arezzo-Stia, pel servizio comune delle stazioni di Arezzo, Bologna, Conegliano, Massalombarda, Montebelluna, Padova, Parma, Portogruaro, Portomaggiore, Suzzara, Treviso, Udine, e Vicenza, per l'uso e scambio del materiale rotabile e per l'eseguimento e l'instradamento dei trasporti di merci a grande e piccola velocità.

Ora sappiamo che la predetta convenzione è già stata sottoposta all'approvazione governativa e con la medesima viene ad essere troncata una lunga vertenza fra le due Amministrazioni interessate, vertenza per la quale già era incoata lite d'innanzi al tribunale di Padova.

><

Apertura di gare.

Sappiamo che in data 3 corrente la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per costruzione muri di diga al torrente Calopinace fra le stazioni di San Gregorio e Reggio. L'importo dei lavori ammonta a L. 65,000 e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 16 corrente.

Nel detto giorno la Società stessa ha pure aperta la gara per impianto siepi di chiusura lungo la linea Torreberetti-Pavia. Importo L. 11,900. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 16 andante.

><

Aggiudicazione di gare.

In base ai risultati della gara tenutasi presso la Mediterranea, la Direzione generale della stessa ha aggiudicato alla Ditta Righini Giuseppe di Fabbiasco l'appalto per la riparazione della rimessa locomotive in stazione di Piacenza, col ribasso del 20.50 0|0.

L'Ispettorato generale ha del pari autorizzata l'aggiudicazione definitiva alla Società di Savigliano delle impalcature metalliche pel secondo binario fra Novara e Ponzana.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo:

L. 47,000 per rifacimento in acciaio di metri lineari 5300 di binario in ferro fra le progressive 344,447-347,747 e 467,763-469,763 della linea Taranto-Reggio e di n. 3 scambî pure in ferro in stazione di Riace;

L. 25,500 per rifacimento in acciaio di metri lineari 2997 di binario in ferro fra le stazioni di Arbia ed Asciano sulla linea Empoli-Chiusi:

L. 880 per impianto d'una fermata nella località detta Macchiaverde sulla linea Roma-Pisa;

L. 4000 per costruzione di una tenda metallica in stazione di Sicignano;

L. 6350 per la sistemazione di diversi manufatti sulla linea Reggio-Castrocucco;

L. 400 per riparazione di guasti alla tettoia della stazione di Spezia.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. che possa essere approvato un progetto di appalto per lavori di finimento della ferrovia da Foggia a Lucera. La spesa complessivamente preventivata per l'esecuzione dei lavori stessi ammonta a L. 105,000;

2. che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa

approvarsi il progetto presentato dalla Società esercente le strade ferrate dell'Adriatico per l'esecuzione in economia ed a rimborso di spesa, di alcuni lavori di completamento della ferrovia da Teramo a Giulianova, per un ammontare di L. 50,000;

3. che, tenuto conto delle osservazioni d'ordine tecnico fatte dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, possa approvarsi un progetto per lavori di ampliamento della stazione di Lugo onde renderla adatta al servizio della nuova ferrovia Lavezzola-Lugo. Un tale progetto importa la spesa di L. 134,861.18;

4. che si possano approvare i progetti presentati dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la fornitura degli scambî, dei meccanismi fissi e delle chiusure occorrenti lungo i tronchi Vallo-Pisciotta, della linea Battipaglia-Castrocucco, e Teggiano-Casalbuono della linea Sicignano-Castrocucco. L'ammontare complessivo delle forniture considerate nei predetti progetti ascende a L. 167,395;

5. ha fatto riserva di dare il proprio parere sulla opportunità di alcune modificazioni ed aggiunte al progetto esecutivo della ferrovia Portogruaro-Casarsa, dopo che il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici si sarà pronunziato sulla perizia della maggiore spesa all'uopo occorrente;

6. ha ritenuto meritevole della ministeriale approvazione il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, pei lavori occorrenti a rinforzare la travata metallica del ponte sui fiumi uniti Ronco e Montone lungo il tronco da Ravenna a Cervia, nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. La spesa all'uopo occorrente rileva a L. 29,624.81;

7. ha dato il proprio parere sulla applicazione della multa contrattuale a carico della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, per ritardo nella ultimazione di lavori complementari nella stazione di Portogruaro (linea Mestre-San Donà-Portogruaro), ritenendo non applicabile la multa medesima.

Tariffe.

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo previ accordi con le ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia ha presentato una proposta al R. Ispettorato generale per introdurre alcune varianti nella tariffa speciale n. 124, piccola velocità, sia per quanto riguarda le indicazioni relative al modo di tassazione delle merci ammesse alla tariffa medesima, sia per ciò che concerne le condizioni di carico in vagoni congiunti.

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno notificato al R. Ispettorato generale delle strade ferrate che, in vista del risultato affatto negativo dato dalla tariffa n. 502 piccola velocità accelerata, durante il periodo di suo esperimento, sono obbligate di addivenire alla sua soppressione.

Nella seduta del *Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo* tenutasi il giorno 10 corrente vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Fratelli Polla di Torino per fornitura di kg. 600,000 di ghisa fusa greggia;

2. Colla Ditta Bianchi Candida di Como per fornitura di kg. 70,000 di cotone in filetto o cascami di cotone;

3. Colla Ditta Gaslini Pietro di Pavia per acquisto di mq. 17,601 di terreno occorrente per l'ampliamento della stazione di Pavia;

4. Colla Ditta T. Paccagnella di Torino per fornitura di kg. 60,000 di bolloni di ferro filettati per carri;

5. Colla Società Industriale della Valnerina di Terni per fornitura di kg. 60,000 di bolloni di ferro per carri e carrozze;

6. Colla Ditta Zolla e C. di Torino per fornitura di fanali ed oggetti di lampisteria;

7. Colla Società Anonima Tardy e Benech di Savona per fornitura di 750 barre in acciaio fuso Martin-Siemens per aghi da scambi di via;

8. Colla Ditta Mongenet Baldassare e figli di Torino per fornitura di n. 60,000 linee assortite in acciaio fuso;

9. Colla Ditta Bertoglio Virginio di Genova per appalto lavori d'impianto del 2° binario fra le stazioni di Novara e Ponzana;

10. Colla Ditta Piatti e Rosazza di Torino per appalto lavori (1ª parte, 1° gruppo) per la costruzione della stazione di smistamento alla Generala;

11. Colla Ditta Vanzi Emilio di Potenza per appalto lavori d'ampliamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Bovalino;

12. Colla Ditta De Rosa Francesco di Napoli per consolidamento del tratto di ferrovia fra i chilom. 140,660 e 140,780, fra le stazioni di Baragiano e Picerno;

13. Colla Ditta Gotteland Francesco di Torino per fornitura di kg. 67,000 di ferri speciali;

14. Colla Ditta Macchi Izar e C. di Milano per fornitura di kg. 32,470 di bolloni speciali per scambi e crociamenti;

15. Colla Ditta G. B. Paleari e C. di Monza per fornitura di tela di canapa speciale spigata e greggia, di tela cotone greggia, di stoppa ordinaria e di traliccio spigato;

16. Colla Ditta Gilardini Giovanni di Torino per fornitura di 2,000 astucci di pelle per bandiere da guardiani, 200 borse di pelle per conduttori e 300 cinte di pelle con placca per bandiere da guardiani;

17. Colla Ditta Goronelli Antonio di Roccella per costruzione muri di chiusura fra il ponte Allaro e la stazione di Caulonia;

18. Colla Ditta Berzia Pietro di Torino per fornitura di materie pel servizio telegrafico.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 1185 per sistemare ed ampliare un passaggio a livello presso la stazione di Livorno-Torretta, nella linea da Pisa a Livorno;

2. L. 278,100 per la costruzione di muretti di chiusura a secco sugli otto tratti di linea fra Roma Termini e Roccasecca, e fra Roma Termini e Roma San Paolo;

3. L. 15,620 per l'impianto di un binario morto e di un posto telegrafico al chilom. 16 della linea Savona-Carmagnola.

— La predetta Direzione ha inoltre presentato, per l'approvazione, i seguenti *contratti:*

1. Colla ditta I. D. Ruggeri di Siena, relativo all'appalto della fornitura delle traverse pel tronco da Pontremoli a Spezia della strada ferrata da Parma a Spezia;

2. Colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche (fonderia Rocchetti, Padova), per la fornitura di materiali accessori in ghisa ed in ferro per scambi e crociamenti, modello 2;

3. Colla ditta Antonio Ramella di Susa, per la costruzione di casa cantoniera fra le gallerie d'Exilles e dell'Aquila, nella linea da Bussoleno al confine francese.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 2100 pei lavori di consolidamento della trincea all'imbocco della galleria di San Salvatore, al chilom. 254.078 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

2. L. 2660 per l'impianto di sonerie elettriche di controllo ai segnali a disco di alcune stazioni della linea Mestre-San Donà-Portogruaro;

3. L. 2400 per prolungare il muro a difesa della sponda destra del torrente Pescia di Collodi, al chilom. 59.300 della linea Firenze-Pisa;

4. L. 6373 per la coloritura delle lamiere zincate ondulate, costituenti la copertura della tettoia per i convogli in stazione di Mestre;

5. L. 343,000 per il risanamento e completamento della massicciata del tronco da Chiusi a Terontola fra i chilometri 163.585 e 192.345 della linea Orte-Chiusi-Terontola;

6. L. 7828 per l'acquisto di 8000 piastre di ferro a quattro fori per i giunti appoggiati nel binario e nei deviatoi modello 2 ex Alta Italia;

7. L. 1928 per l'acquisto di 2000 piastre di appoggio a quattro fori modello 2 ex Alta Italia, per deviatoi dello stesso modello;

8. L. 4588 per il prolungamento del binario di raddoppio nella stazione di Roverbella lungo la linea da Modena a Verona;

9. L. 44,700 per opere strettamente necessarie onde rendere possibile in via provvisoria l'innesto della ferrovia Rimini-Ferrara in stazione di Rimini, concordato fra l'Amministrazione ferroviaria e la Direzione tecnica governativa della linea;

10. L. 4805 per la sistemazione dei segnali a disco e delle loro leve di manovra lungo la linea da Belluno a Treviso;

11. L. 2880 per la costruzione di un fabbricato per cessi nella stazione di Montevarchi (linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze);

12. L. 18,635 per l'impianto di una fermata a Mestrina presso la garetta n. 42, fra le stazioni di Padova e di Poiana, alla progressiva chilometrica 46.470, della linea Venezia-Peschiera;

13. L. 83,625 per le opere da eseguirsi per difendere e per sottrarre la ferrovia tra i chilom. 25.400 e 26.900 della linea Monza-Calolzio, alla caduta di massi;

14. L. 60,200 per la costruzione di tre nuovi capannoni per riparazioni dei veicoli e per il prolungamento del fabbricato stagnai nelle officine del materiale mobile a Porta al Prato a Firenze;

15. L. 23,232.33 per spostamento della ferrovia fra i km. 123 e 125 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze allo scopo di sottrarla agli effetti della frana al chilom. 124.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, nella sua seduta di sabato 4 corrente, ha ripreso in esame il parere emesso il 26 luglio scorso sulla ubicazione della stazione della Roma-Viterbo, e, modificando il voto anteriore, ha deliberato che la nuova linea debba allacciarsi direttamente alla stazione di Trastevere.

Siccome nel n. 30 abbiamo pubblicato il primo parere, così crediamo opportuno di riportare anche il secondo che modifica la precedente risoluzione:

« Considerando che la progettata stazione di Porta Cavalleggeri posta a circa 40 metri sul mare distante oltre un chilometro dalla porta stessa, non sembra però bene indicata per servire di testa di linea alla ferrovia per Viterbo, mentre invece sarebbe molto più utile non solo alla linea stessa, ma agli interessi generali del traffico ed anche a quelli della Società Mediterranea che la linea di Viterbo venisse a far capo alla stazione di Trastevere spettante alla Società stessa e perciò il Consiglio vedrebbe con grande soddisfazione che la concessione da farsi al Consorzio fosse quella di una linea da Viterbo a Roma-Trastevere includendovi speciali condizioni di riscatto e di esercizio nella previsione che l'ultimo tratto della linea abbia a venir compreso nella ferrovia di circonvallazione a destra del Tevere;

È di parere

« Che possa approvarsi il progetto presentato dal Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo con diramazione per Ronciglione colla raccomandazione però di estendere la linea fino alla stazione di Trastevere denominandola perciò Viterbo-Roma-Trastevere. »

Ferrovia Arezzo-Stia. — Il 12 corrente verrà aperta al pubblico servizio la ferrovia Arezzo-Stia; e la Commissione opportunamente incaricata ha deliberato di non fare in proposito alcuna festa d'inaugurazione e di distribuire invece in quel giorno ai poveri dei Comuni interessati le somme state all'uopo previste. Ecco un esempio che vorremmo generalmente raccolto in consimili circostanze.

La lunghezza della linea è di metri 44,288; la pendenza massima è del 15 per mille. L'andamento planimetrico è sviluppato con rettilinei raccordati da curve di raggio variabile da metri 300 a 1000, e si notano soltanto una curva di raggio di m. 292 e due di raggio minimo 250.

I manufatti grandi e piccoli sull'intiera linea sono circa 200, fra i quali due ponti a travata metallica di metri 30 di luce sul fiume Arno, ed altri, pure con travate di luce variabile dai metri 10 ai 20, sui torrenti Castro, Chiassa, Talla, Labrelle, Rassina, Corsalone, Vessa, Archiana, Sova, Roiesine e Badia.

Oltre quella di Arezzo s'incontrano lungo la linea le stazioni di Giovi, Subbiano, Santa Mama, Rassina, Bibbiena, Poppi, Porrena e Pratovecchio-Stia.

I passaggi a livello sono 92 ed i caselli e garette di guardia in complesso sono 38.

L'impresa costruttrice della linea è stata la Società Veneta d'Imprese e Costruzioni Pubbliche, la quale, come sempre, ha eseguito i lavori con massima solidità; i lavori durarono circa tre anni.

L'importo preventivo era di circa sei milioni di lire e crediamo che di poco si siano superate le previsioni; di modo che il costo chilometrico si può calcolare inferiore a 140,000 lire.

Ferrovia Firenze-Faenza. — Su questa linea il 7 corrente fu fatta la visita di ricognizione del tronco Fognano-Marradi, alla quale intervennero il cav. Niccolari, R. Ispettore capo direttore della ferrovia Faenza-Firenze, il comm. Pessione, quale rappresentante della Società esercente la rete Adriatica, il cav. Pizzini, R. Ispettore capo del Circolo di Bologna e l'Impresa Oreste Lori esecutrice dei lavori. I risultati della visita furono soddisfacenti; ond'è che, ultimati alcuni lavori di finimento, il tronco Fognano-Marradi sarà aperto prossimamente all'esercizio.

Questo tronco misura circa 17 chilometri con una pendenza massima del 12.50 per mille. Contansi alcune piccole gallerie per la lunghezza complessiva di circa un chilometro e parecchie opere d'arte fra cui due ponti-viadotti sul Lamone.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — Nel n. 28 abbiamo data notizia di *libretti estivi di viaggio* messi in circolazione sulla rete ungherese dello Stato; un consimile provvedimento è stato

ora adottato dalla « Compagnie de chemins de fer de l'Est » in Francia.

Questa Società, durante le vacanze estive, e cioè dal 1.o luglio al 15 ottobre, emette biglietti a prezzo ridotto di viaggi circolari per un percorso non minore di 300 chilometri sulla sua rete. L'itinerario è compilato a beneplacito dei viaggiatori purchè questi compiano un percorso chiuso, ossia ritornino al punto di partenza.

Durante il medesimo periodo estivo le due Società « de l'Est » e « de Paris-Lyon-Mediterranée » emettono consimili biglietti che permettono, abbracciando le due reti, di percorrere complessivamente 500 e più chilometri. I viaggiatori possono fermarsi a tutte le stazioni situate nel percorso e servite dai treni indicati nell'itinerario.

Ferrovie Inglesi. — Le ferrovie inglesi hanno sempre avuto la palma in fatto di rapidità su tutte le altre, comprese le americane; checchè ne dicano taluni che non s'occupano che delle enormi distanze percorse dalle linee degli Stati Uniti. Le ferrovie inglesi, spinte dalla concorrenza tra loro, non sono ancora soddisfatte dall'attuale loro superiorità a questo riguardo. La *London and North Western* annunziò giorni sono che col 1.o agosto diminuiva di una mezz'ora la durata del percorso tra Londra ed Edimburgo. È da notarsi che questa diminuzione va aggiunta a quella di un'ora già fatta due mesi sono. L'*express* che parte da Londra alle 10 ant., invece di arrivare ad Edimburgo alle 8 di sera, come due mesi fa, ora vi arriva alle 6 1|2. È una velocità di 47 miglia all'ora, cioè chilometri 75 e 200 metri, comprese le fermate, su un percorso di 640 chilometri.

La *London and North Western* prendendo questa decisione credette senza dubbio di mettersi definitivamente al livello delle altre grandi linee, che non potendole disputare il primo posto come importanza di linea, neppure dal punto di vista dell'eccellenza generale dei servizii e dell'amministrazione rigorosa, cercano a disputarglielo con la velocità.

Ma la grande Compagnia si è però ingannata nel suo calcolo. La *Great Northern* risponde alle misure prese dalla *London and North Western* con una nuova diminuzione di durata nel tragitto. Il suo *express* da Londra a Edimburgo impiegherà quindinnanzi non più di 8 ore tra la metropoli e la capitale della Scozia, facendo quindi 80 chilometri all'ora, comprese le fermate.

Queste estreme velocità, dicono gli uni, non sono che follie amministrative alle quali gli amministratori si lasciano andare a danno degli azionisti. Che importanza vi è, dicono, di arrivare a Edimburgo una mezz'ora prima se non è quella di permettere ai passeggeri di pranzare a Edimburgo alle 7, anzichè alle 7 1|2 od alle 8? Gli interessi vitali di un saggio esercizio non hanno nulla da guadagnare a questi sforzi.

Questo ragionamento ha il suo lato giusto, ma è anche vero che la celerità ha una grande importanza nell'organizzazione attuale dei commerci e dei rapporti sociali. È precisamente questo ardore degli inglesi a « sforzare il passo » come essi dicono, che non solo dà loro il vantaggio in molti casi, ma li spinge continuamente nella via del progresso, e specialmente in quello della soppressione incessante dei disperdimenti di forze. Nel funzionamento d'una ferrovia inglese tutto prova il desiderio di eliminare nei metodi di fare ciò, che non è che impaccio della formola. Le vetture che devono trasportare i viaggiatori al loro arrivo in una stazione sono al livello della strada e scaricano direttamente i loro bagagli; le formalità di registrazione dei colli in partenza sono quasi nulle; il che però non è senza pericolo dal punto di vista della sicurezza contro il furto. La spedizione delle mercanzie si fa pure in condizioni di rapidità sconosciute sul continente europeo. La « piccola velocità » è colà appena conosciuta. I colli e le casse le più voluminosi si consegnano a domicilio senza alcuno di quei « termini regolamentari » di cui si abusa tanto sul continente.

Notizie Diverse

Permessi d'entrata nelle stazioni. — In seguito alla favorevole accoglienza fatta dal pubblico al nuovo sistema dei biglietti d'ingresso nelle stazioni, dei quali abbiamo pubblicato periodicamente i prodotti per la Rete Mediterranea, le Amministrazioni ferroviarie hanno di comune accordo stabilito, anche per maggiormente facilitare l'ingresso nelle stazioni a quelle persone che vi hanno interesse, di istituire e mettere in vendita dei *permessi speciali bimensili e semestrali*. Questi permessi sono a forma di libretti con scontrini di diverso colore, azzurro per i libretti bimensili con 40 scontrini, arancio per i libretti semestrali con 120 scontrini.

Tali scontrini equivalgono ad altrettanti permessi per una sola entrata. Essi sono numerati progressivamente e portano riferimento al numero del permesso, nonchè l'indicazione della stazione per la quale sono valevoli, e, lungo i due lati maggiori del rettangolo, la numerazione in cifre arabiche delle 12 ore che vale a stabilire la durata delle validità di ciascun scontrino, fissata ad un'ora al pari dei permessi semplici.

Sulla prima facciata interna della copertina devono inoltre essere indicati negli appositi spazi, a cura della stazione di distribuzione, il periodo di validità del permesso ed il cognome e nome del titolare, ed apposte le firme del titolare stesso e del Capo stazione, nonchè il timbro della stazione. Nell'altra facciata della copertina, sono stampate le principali norme e condizioni per l'uso dei permessi.

I prezzi dei suindicati permessi vennero stabiliti come in appresso:

Per le stazioni di prima categoria: libretti bimensili (40 scontrini) L. 7; libretti semestrali (120 scontrini) L. 20.

Per le stazioni di seconda categoria: libretti bimensili lire 3.50; libretti semestrali L. 10.

I permessi a serie non possono cedersi ad altri nè in prestito, nè in proprietà, e non sono validi se non portano la firma del titolare.

A questi però è data facoltà di valersi degli scontrini per far entrare in stazione, in sua compagnia, altre persone purchè nei modi stabiliti dal successivo articolo, venga annullato e ritirato un corrispondente numero degli scontrini stessi.

Congresso Internazionale delle Tramvie. — Questo, il secondo dopo quello tenutosi a Torino si terrà a Bruxelles l'8 del prossimo ottobre. Su tal proposito, i giornali tedeschi dicono che il giornale berlinese *Strassenbahn* diventerà l'organo ufficiale internazionale delle tramvie e che in tal caso si pubblicherebbe in tre lingue.

Casa Saxby e Farmer. — Ci si annuncia lo scioglimento della ragione sociale Saxby e Farmer; della quale ci siamo soventi volte occupati a proposito degli apparecchi ferroviari per scambi e segnali del sistema omonimo adottati dalle ferrovie italiane. Il signor Farmer si ritira dalla ditta, che si consolida nel nome del signor Saxby.

Servizio postale nelle stazioni ferroviarie francesi. — A scopo di facilitare ai viaggiatori i mezzi alle corrispondenze postali, il Ministro delle Finanze ed il Ministro dei Lavori Pubblici hanno stabilito che nelle biblioteche delle stazioni ferroviarie, nelle quali non vi ha spaccio di tabacco, debbano esse tenere in vendita francobolli e cartoline postali. L'obbligo di tale vendita è naturalmente fatto

per le ore dei passaggi dei treni, nelle quali le biblioteche sono aperte.

Inoltre, indipendentemente dalle cassette postali mobili collocate all'esterno delle stazioni, saranno poste altre cassette mobili nell' interno delle stazioni per raccoglierv i la corrispondenza dei viaggiatori. Questa innovazione non sarà per ora attuata che a titolo di esperimento nelle stazioni in cui si fermano i treni diretti e non vi ha alcun agente postale.

Telefono Parigi-Marsiglia. — A complemento e parziale rettifica di quanto abbiamo pubblicato nel numero precedente circa questa linea telefonica, di cui abbiamo ampiamente detto dalla prima idea alla recente apertura, diamo le seguenti notizie:

Il giorno 2 corrente alle ore 10 ant. fu scambiata la prima comunicazione telefonica officiale da Parigi a Marsiglia. Furono interlocutori: a Marsiglia il ministro delle Finanze, Peytral, che colà trovavasi, ed a Parigi, Coulon il direttore generale delle poste e dei telegrafi. In amendue le stazioni erano inoltre presenti le autorità cittadine, dipartimentali, ecc.

L'apertura del servizio al pubblico non fu fatta che il successivo lunedì, 6 corrente, con decreto 28 luglio che ne fissa l'orario e la tassa.

Questa è così stabilita provvisoriamente e per ogni cinque minuti di conversazione:

L. 3 tra Parigi e Marsiglia. — L. 2 tra Parigi e Lione. — L. 1.50 tra Lione e Marsiglia.

Telefono Basilea-Zurigo. — Il Dipartimento federale delle poste e telegrafi annuncia che fra Basilea e Zurigo venne disposta ed aperta al pubblico una nuova congiunzione telefonica indipendente.

Treno per l'Imperatore della China — Negli ultimi giorni della settimana scorsa è partito da Marsiglia per Shang-hai, su un piroscafo francese, un treno all'indirizzo del Vicerè di Petchili e destinato all'Imperatore della China.

Questo treno deve servire per una prima e breve ferrovia di 6 chilometri costrutta da ingegneri francesi presso Pechino per dare all'Imperatore una idea delle ferrovie europee ed invogliarlo ad autorizzarne la costruzione in China.

Le vetture del treno, costrutte a Lione, sono sei; cioè tre ad uso dell'Imperatore stesso e dei suoi primi mandarini, due per le guardie ed una per i bagagli.

Delle tre vetture, assegnate specialmente al servizio dell'Imperatore e dei mandarini supremi, una contiene il salone imperiale. Questa è dipinta in azzurro con fregi rilevati in oro ed ha quattro riquadri, disegnati sulla foggia delle tappezzerie chinesi, rappresentanti il Drago imperiale a cinque artgli che è poi anche riprodotto in bronzo sulle porte; in due altri riquadri è invece dipinto lo stemma della città di Lione. Ad una estremità si alza il seggio imperiale, in raso giallo *capitonné*; il seggio è in legno scolpito e dorato. Le scale di accesso e le ringhiere delle due balconate, ai due capi della vettura, sono in acciaio nichellato.

Le altre due vetture sono dipinte, all'esterno, in rosso con riquadri filettati in oro; in quel di mezzo figura il Drago imperiale.

Tutte le vetture poi sono artisticamente arredate.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — I signori portatori delle obbligazioni 4 1/2 per cento, sono prevenuti che essendosi proceduto alla prima estrazione di una delle serie componenti quel prestito ne venne estratta la serie E. Le 2000 obbligazioni di L. 500 cadauna di questa serie verranno rimborsate alla pari a partire dal 1.o ottobre p. v.

CONVOCAZIONI.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — L'adunanza generale degli azionisti avrà luogo il giorno 24 del prossimo venturo mese, e si riunirà ad un'ora pom. nel Palazzo della Banca, già Manin, sul Canal Grande in Venezia.

Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech – Savona. — I signori azionisti possessori delle 14,000 azioni di 1.a emissione della Società anonima metallurgica Tardy e Benech sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno di sabato 25 corrente alle ore 2 pom. presso la sede sociale in Savona.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	28 Luglio	Agosto 11
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 785	789
» » Mediterranee	» 638,50	638
» » Sicule	» —	—
» » Sarde (preferenza)	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani .	» 390	390
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . .	» 300	300
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara-Seregno	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 320	324,50
» » » 2ª emiss.	» 308	310
» » Centrale Toscana . . .	» 520	520
» » Meridionali	» 320	321
» » Sarde, serie *A*	» 315	316,50
» » » serie *B*	» 312	313
» » » 1879	» 312	313,50
» » Pontebba	» 464	464
» » Nord-Milano	» 268	268
» » Meridionali Austriache	» 296	303

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Deputazione Provinciale di Alessandria — (18 agosto, ore 10 ant., fatali). — Appalto per la costruzione di un ponte in muratura sul torrente Orba, lungo la strada provinciale Acqui-Novi. Importo ridotto L. 147,973.10. (V. n. 29 del *Monitore).*

Regia Prefettura di Avellino (20 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria del comune di S. Arcangelo Trimonti, denominata di Pazzano, tronco da S. Arcangelo Trimonti a Pietra Stella. Importo L. 92,500. Cauzione provvisoria L. 3,000. Cauzione definitiva L. 9.300. Fatali a giorni 15.

Deputazione Provinciale di Terra d' Otranto (20 agosto, ore 2 pom., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto sessennale generale di manutenzione della strada provinciale San Pier Vernotico-Brindisi. Importo annuo L. 16,000. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 16,000. Fatali giorni 10.

Città di Torino (20 agosto, ore 2 pom., definitivo). — Appalto della costruzione di una steccaia-sifone e di un nuovo edificio di derivazione dal torrente Dora a monte del ponte delle Benne. Importo ridotto L. 135,731.25. (Vedi n. 26 e 29 del *Monitore).*

Regia Prefettura di Roma (20 agosto, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di riduzione di locali, nonchè della costruzione di un padiglione in legname ad uso di ginnastica nella Scuola degli Allievi guardie di P. S. in Santa Maria della Scala in Roma,. Importo ridotto L. 28,805. (Vedi n. 29 del *Monitore).*

Direzione del Genio Militare di Torino (20 agosto, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ordinamento, manutenzione e miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare della piazza di Torino, tanto entro la cinta daziaria che fuori, dal 1.o settembre 1888 al 30 giugno 1889. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000.

Direzione del Genio Militare di Capua (21 agosto, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per la manutenzione degli immobili militari in Capua, Santamaria (Capua Vetere) ed Aversa pel triennio dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1891. Importo L. 75,000. Cauzione L. 7,500.

Direzione del Genio Militare di Venezia (21 agosto, ore 10 ant., unica e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione e lavori varî nei dintorni a nord-est di Mestre. Importo lire 1,210,000. Cauzione L. 121.000. Lavori compiuti in 700 giorni.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro. (21 agosto, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto del mantenimento della strada provinciale da Marcianise per Ponterotto a Casapuzzano, con le traverse di Orta e Succivo (metri 8473). Importo annuo L. 8500. (Vedi n. 29 del *Monitore).*

Prefettura della Provincia di Terra di Lavoro (22 agosto, ore 12 merid., definitivo). Appalto dei lavori di costruzione dei moli a difesa della foce a mare del canale Canneto nella bonifica dei Fondi e Monte San Biagio. Importo ridotto lire 43,414.47. (V. n. 25 e 28 del *Monitore).*

Deputazione Provinciale di Terra d'Otranto (22 agosto, ore 2 pom., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto sessennale di manutenzione della strada provinciale Brindisi-Mesagne. Importo annuo lire 20,000. (V. n. 29 del *Monitore).*

Municipio di Carinola (24 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione del cimitero di questo comune. Importo L. 24,691.90, oltre a L. 2,739.61 per impreviste. Cauzione provvisoria L. 2,000. Cauzione definitiva lire 5000. Lavori compiuti in mesi dieci. Fatali 9 settembre, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Salerno (27 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del rivo Santa Marina dal molino Trienga alla sua confluenza nel rivo Palazzo (m. 6,480), non che del Canale Nunziante (m. 2,572.70). Importo L. 273.050. Lavori compiuti in due anni. Cauzione provvisoria L. 12,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Deputazione Provinciale di Torino (28 agosto, ore 10 ant. 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto delle opere di sistemazione del 4.o tronco della strada provinciale Castellamonte-Pont. Importo L. 44,542. Fatali 13 settembre, ore 10 ant. (V. n. 30 del *Monitore).*

Municipio di Pozzuoli. — L'appalto definitivo di cui è cenno nel n. 31 venne fissato pel 20 corrente.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la fornitura di *due vasche per rifornitori* per conto della ferrovia Napoli-Nolo-Baiano.

Deputazione Provinciale di Bologna. — L'appalto dei lavori occorrenti per la sistemazione del 2.o tronco della strada Porretta-Fanano fu aggiudicato al signor Pozzi Eugenio a Lizzano per L. 64,697.04. (V. n. 28 del *Monitore).*

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia). — L'appalto per la fornitura di chilog. 5500 di rame in fogli, verghe tonde di dimensioni varie fu aggiudicato alla Società Metallurgica Italiana col ribasso del 1.50 0|0 su L. 13,250.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

21ª Decade — Dal 21 al 31 luglio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	1.225.538 69	53.982 40	340.583 20	1.326.927 97	41 973 08	2.989.005 34	3.931 00	750 25
1887	1.271.731 10	56.124 53	297.161 41	1.256.432 74	53.922 26	2.935.372 04	3.980 00	737 53
Differenze nel 1888	— 46.192 41	— 2.142 13	+ 43.421 79	+ 70.495 23	— 11 949 18	+ 53 633 30	+ 4 00	+ 12 72
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	20 660.812 31	984.433 24	6.186.269 88	25.547.943 61	728.617 05	54.408.106 09	3.982 14	13.663 04
1887	20.008 519 65	966 864 81	5.694.204 48	25.231.305 76	816.095 30	53.017.020 00	3.980 00	13.320 85
Differenze nel 1888	+ 652.292 66	+ 17.568 43	+ 492 065 40	+ 316.637 85	— 87.478 25	+ 1.391.086 09	+ 2 14	+ 342 19

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	67.982 40	2.530 85	6.416 65	48.716 15	3.120 10	128.766 15	842 31	152 87
1887	67.237 01	2.468 19	5.042 54	37.325 98	9.989 74	122.063 46	745 00	163 84
Differenze nel 1888	+ 745 39	+ 62 66	+ 1.374 11	+ 11.390 17	— 6.868 64	+ 6.702 69	+ 97 31	— 10 97
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1888	905.412 80	22.436 17	120.670 58	781.905 19	26 878 65	1 857.303 39	811 73	2.288 08
1887	817.038 06	19.661 53	92.767 76	632.959 50	33 208 43	1.595 635 28	719 41	2.217 93
Differenze nel 1888	+ 88.374 74	+ 2.774 64	+ 27.902 82	+ 148.945 69	— 6.329 78	+ 261.668 11	+ 92 32	+ 70 10

Il 30 Luglio aperto il tronco Cineto Romano-Solmona di Ch. 115.

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	3.172 10	2,634 35	+ 537 75	54.771 75	44.569 25	+ 10 202 50
Merci	339 40	548 85	— 209 45	12.601 30	11.597 58	+ 1.006 72
Introiti diversi	353 20	514 95	— 161 75	5.476 85	2.719 90	— 243 05
Totali	3,648 70	3,698 15	+ 165 55	65.852 90	58.885 73	+ 10 953 17

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

1ª Decade — Dal 1° al 10 luglio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	100.425 80	2.317 60	14.872 56	71.436 14	1.728 25	190 780 65	606 00	314 82
1887	112 977 27	2 619 69	14 415 72	71.101 99	1.783 45	203.198 12	606 00	335 31
Differenza nel 1888	— 12.551 47	— 302 09	+ 456 84	+ 34.15	— 55 20	— 12.417 47	»	— 20 49
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 LUGLIO					
1887-88	100 425 80	2.317 60	14.872 56	71.436 14	1.728 25	190.780 65	606 00	314 82
1886-87	112,977 27	2.619 69	14.415 72	71 101 99	1.783 45	203 198 12	606 00	335 31
Differenza nel 1888	— 12.551 47	— 302 09	+ 456 84	+ 34 15	— 55 20	— 12.417 47	»	— 20 49

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	4.061 65	44 65	309 40	1.198 10	27 55	5 641 35	64 00	88 15
1887	4.468 24	77 16	312 07	728 57	32 10	5.618 14	62 00	90 62
Differenza nel 1888	— 406 59	— 32 51	— 2 67	+ 469 53	— 4 55	+ 23 21	+ 2 00	— 2 47
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 LUGLIO					
1887-88	4 061 55	44 65	309 40	1.198 10	27 55	5.641 35	64 00	88 15
1886-87	4.468 24	77 16	312 07	728 57	32 10	5.618 14	62 00	90 62
Differenza nel 1888	— 406 59	— 32 51	— 2 67	+ 469 53	— 4 55	+ 23 21	+ 2 00	— 2 47

ANNUNZI

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA G. ROBIOLA.

G Pinteri Dirt. propr. respons.

ANNO XXI Sabato, 18 Agosto 1888 NUM. 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOMMARIO DELLE MATERIE: *Convenzione* 21 *giugno* 1888 *colla Società delle Ferrovie Sicule* (*Continuazione e fine*). — *Rete Mediterranea* (*Lavori di completamento e miglioramento delle linee: Elenco dei lavori pel sessennio* 1889-95 - *Continuazione e fine*). — *Ferrovia del Gottardo* (*Sedicesimo rapporto: Esercizio* 1887 - *Continuazione*). — *Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Guida degli Azionisti.* — *Avvisi d'Asta.* — *Annunzi.*

PROVVEDIMENTI
PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

CONVENZIONE
con la Società per le strade ferrate della Sicilia
(21 giugno 1888)

(Continuazione e fine, vedi n. 32).

Art. 10. — *Applicazione dell'annualità chilometrica*

L'applicazione dell'annualità, di che al precedente articolo, alle linee, tronchi o tratti di linee, sarà fatta sulla lunghezza effettiva misurata nel modo seguente:

a) Se la linea, tronco o tratto di linea è compresa fra due stazioni estreme, già esistenti, la lunghezza sarà misurata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle medesime;

b) Quando una delle stazioni di una linea, tronco o tratto di linea, è stazione terminale, detta stazione sarà compresa nella misura per tutta la lunghezza del suo binario principale di corsa; tale disposizione si applicherà pure nella misurazione di un tratto di linea, quando questo abbia una stazione provvisoriamente terminale.

c) Nella misurazione definitiva di ciascuna linea, da farsi dopo aperta intieramente all'esercizio, la lunghezza sarà computata nel modo stabilito alle lettere *a*) e *b*) del presente articolo.

A favore della Società sarà ammessa una tolleranza del tre per cento in più sulla lunghezza complessiva di metri 232,818, di cui all'articolo 2, per gli allungamenti che eventualmente potessero derivare dalle varianti introdotte su proposte della Società, come all'articolo 6, a condizione però, che nessuna linea risulti di una lunghezza superiore del 6 per cento a quella per essa indicata nell'articolo 2.

Il di più, oltre il tre per cento, non sarà computato, nè per l'applicazione della suddetta annualità, nè per il pagamento di altro qualsiasi corrispettivo, tanto di costruzione quanto di esercizio.

I tronchi che fossero comuni fra una delle linee affidate in costruzione con la presente convenzione ed un'altra linea costruita o da costruire, dovranno essere a due binari.

Pur questi tronchi, fino alla lunghezza complessiva di due chilometri, si pagherà l'intera annualità stabilita secondo i casi dell'articolo 9 della presente convenzione.

Art. 11. — *Compenso per gli studi*

Con l'annualità chilometrica citata all'antecedente articolo 9 si intendono compensate anche le spese fatte dalla Società per tutti i progetti relativi alle linee di cui alla presente Convenzione, mentre da parte del Governo vengono gratuitamente ceduti alla Società tutti i progetti da esso studiati finora per le linee medesime. In conseguenza di ciò la Società verserà nelle casse dello Stato dentro tre mesi dalla data di approvazione della presente Convenzione l'ammontare di quelle somme che avesse percepite dallo Stato fino alla data medesima, a titolo di rimborso per spese di studi e progetti delle linee contemplate nell'art. 1.

Art. 12. — *Trasporti in servizio — Nolo di materiale mobile.*

Per la costruzione, il consolidamento, e in generale per tutti i lavori occorrenti alle linee indicate nel primo articolo della presente Convenzione, la Società è autorizzata a trasportare in servizio sulla intera rete Sicula in esercizio e sui tratti di nuova costruzione i materiali, attrezzi, e meccanismi ed oggetti di consumo, occorrenti alle medesime, come pure gli operai e le altre persone addette alla esecuzione e direzione dei relativi lavori e delle provviste.

Gli apaltatori pagheranno alla Società, a titolo di rimborso spese, e perciò da non computarsi nei prodotti dell'esercizio, la tassa di due centesimi per chilometro percorso dalle persone o per tonnellata chilometrica degli oggetti di cui sopra, trasportati per loro conto sulle linee della rete Sicula in esercizio.

Restano ferme le disposizioni contenute nell'articolo 32 del contratto di Esercizio della Rete Sicula per quanto riflette la misura del nolo, dovuto dalla Società al Governo per l'uso del materiale rotabile, durante il tempo che sarà adoperato nei trasporti in servizio sopra autorizzati, come pure per ciò che riguarda il computo delle percorrenze del medesimo materiale rotabile, agli effetti dell'articolo 19 del Capitolato di esercizio della rete Sicula.

Art. 13. — *Esercizio durante il vigente contratto per la rete Sicula.*

Dal giorno in cui si apre una linea, un tronco o tratto di linea, e fino alla scadenza del vigente contratto per la

rete Sicula, l'esercizio sarà fatto secondo il contratto e il capitolato per rete stessa, approvati con legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), salvo quanto è in contrario stabilito con la presente Convenzione.

I tratti eventualmente comuni fra le nuove linee o fra alcune di esse e quelle in esercizio o da costruirsi della rete Sicula, saranno considerati come due tratti distinti per il computo del corrispettivo di esercizio, ma il corrispettivo totale sarà diminuito di lire settecentocinquanta per chilometro effettivo di tratto comune. Allo stesso effetto i binari di regresso saranno assimilati ai tratti comuni.

Saranno intieramente a carico della Società le spese di qualunque natura, necessarie per la buona manutenzione e conservazione e per il regolare esercizio delle linee affidate in costruzione. In queste spese si comprendono tutte quelle necessarie per riparare i danni cagionati dai vizii di costruzione, da casi fortuiti e di forza maggiore, incluse quelle di cui all'articolo 52 del capitolato per la rete Sicula.

Saranno pure a carico della Società le spese relative all'armamento delle linee e delle stazioni e quelle per i lavori di cui al secondo comma dell'articolo 55 del Capitolato annesso al contratto per l'esercizio della rete Sicula, esclusi i raddoppiamenti delle linee. La cassa per gli aumenti patrimoniali rimane esonerata da queste spese.

Gli ampliamenti però richiesti dall'incremento del traffico delle altre linee affluenti alle stazioni d'innesto indicate all'articolo 8, e quelli resi necessari dagli eventuali innesti di nuove ferrovie in qualunque punto delle linee affidate in costruzione con la presente Convenzione, saranno dalla Società eseguiti a spese del proprietario di dette linee, come all'articolo 5 del capitolato di esercizio per la rete Sicula.

In compenso degli oneri indicati nel presente articolo, sarà pagata alla Società, oltre i corrispettivi di cui all'articolo 9, la somma annua di lire 250 per chilometro di linea, e cesserà il versamento annuo di L. 250 per chilom. nel fondo di riserva per i casi di forza maggiore, stabilito dall'articolo 69 del Capitolato per la rete Sicula.

Alla rinnovazione del materiale metallico di armamento sarà provveduto mediante il fondo speciale di riserva a tale effetto istituito coll'articolo 16, n. 2, del contratto per l'esercizio della rete Sicula.

Qualora occorressero ricambi al materiale d'armamento, fornito dal Governo, nei primi 5 anni di impiego, vi si provvederà a spese dei fornitori, a norma della garanzia stipulata in proposito dal Governo nei contratti relativi.

Art. 14. — *Aumento del capitale sociale ed emissione di obbligazioni.*

Per l'adempimento degli obblighi assunti con la presente Convenzione, la Società è autorizzata a portare da quindici a venti milioni il suo capitale in azioni, ed a procurarsi il rimanente capitale necessario con emissione di obbligazioni, a termine dell'articolo 171 del Codice di commercio.

I versamenti fatti sulle azioni, saranno aggiunti al capitale sociale in azioni di quindici milioni di lire, a tutti gli effetti di cui all'articolo 21 del vigente contratto per l'esercizio della rete Sicula, fino a che continuerà ad essere in vigore il contratto medesimo.

Art. 15. — *Favore all'industria nazionale. Norme amministrative per la esecuzione di lavori e provviste.*

Alle provviste di materiale fisso, occorrenti alla costruzione ed all'esercizio delle linee che formano oggetto della presente Convenzione, saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 17 del vigente Capitolato per l'esercizio della rete Sicula.

Ai lavori ed alle provviste che la Società dovrà eseguire, non a proprie spese, saranno estese le disposizioni che si applicano pei lavori e per le provviste di cui nella prima parte dell'articolo 61 del Capitolato predetto.

Art. 16. — *Vigilanza dei lavori.*

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione delle opere, secondo le disposizioni delle leggi e dei regolamenti sulle strade ferrate. La Società dovrà dare tutte le giustificazioni e spiegazioni di cui fosse richiesta, e somministrare tutti i mezzi di verificazione richiesti per eseguire scandagli nelle opere d'arte e nei fabbricati, ed in generale per l'esercizio del diritto di sorveglianza che al Governo compete.

Art. 17. — *Tasse di registro.*

La presente convenzione, gli atti per l'aumento del capitale in azioni e per l'emissione di obbligazioni, e per le occorrenti modificazioni allo statuto sociale, ed i contratti ed atti riflettenti le espropriazioni che la Società stipulerà per la costruzione delle linee comprese nella presente convenzione, saranno soggetti al diritto fisso di lire italiane una, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 18. — *Cessione della concessione.*

La Società, senza esserne autorizzata per legge, non potrà cedere nè in tutto nè in parte la concessione, la costruzione o l'esercizio delle linee alle quali si riferisce la presente convenzione.

Art. 19. — *Multe e premi.*

Qualora la Società, senza giustificati motivi di forza maggiore, tardasse a dare eseguita ed armata una linea o tronco di linea in modo da essere aperta al servizio dei viaggiatori e delle merci, oltre il termine fissato dall'articolo 3 della presente convenzione, andrà soggetta ad una multa a favore del Governo. Questa multa sarà nella misura di un quarto della annualità chilometrica propria stabilita dall'articolo 9, per ogni chilometro di cui sia ritardata l'apertura, e in ragione del tempo, per il quale duri il ritardo.

Il Governo preleverà l'ammontare delle multe, nelle quali incorresse la Società, sui corrispettivi dovuti alla medesima per l'esercizio delle linee complementari.

Qualora il Governo ordini l'apertura anticipata al servizio dei viaggiatori ed alle merci di qualunque tronco o tratto di linea, decorrerà dal giorno di apertura l'annualità propria pattuita all'articolo 9, per i chilometri aperti in anticipazione.

Art. 20. — *Controversie — Arbitrati.*

Qualora sorgano controversie per la interpretazione o l'esecuzione del presente contratto, in quanto riguardano le costruzioni, la Società dovrà rivolgersi direttamente al ministro dei lavori pubblici, al quale spetterà il decidere in proposito.

Nel caso di discrepanza fra il ministro suddetto e il concessionario, le controversie, che fossero di competenza della autorità giudiziaria, saranno deferite ad un giudizio di arbitri, da nominarsi di volta in volta, in numero di cinque.

Il Governo e la Società nomineranno due arbitri ciascuno; i quattro eletti procederanno d'accordo alla nomina del quinto, a cui spetterà la presidenza del collegio arbitrale che avrà sede in Roma.

In caso di disaccordo, il quinto arbitro sarà nominato dal presidente della Corte d'appello di Roma,

Gli arbitri pronuncieranno secondo le regole di diritto, ma le parti potranno di accordo, caso per caso, autorizzarli a pronunciare come amichevoli compositori. Però nelle questioni tecniche relative alla esecuzione de' lavori, la cui definizione sia urgente, gli arbitri pronuncieranno come amichevoli compositori.

Art. 21. — *Validità della Convenzione. Sua decorrenza.*

La presente convenzione avrà effetto dal 1° settembre 1888, non s'intenderà definitiva nè valida se non sarà accettata dall'assemblea generale degli azionisti della Società, ed approvata per legge.

Fatto in Roma quest'oggi ventuno giugno mille ottocento ottantotto, in doppio originale.

Sottoscritti all'originale:

(*Seguono le firme*)

RETE MEDITERRANEA

Lavori di completamento e miglioramento delle Linee

ELENCO DEI LAVORI PEL SESSENNIO 1889-95

(Continuazione e fine, vedi n. 32)

CATEGORIA 9ª.

Torino-Milano. — *Vercelli* — Ampliamento deposito locomotive — Importo totale L. 50,000; tutte pel sessennio.

Torino Milano. — *Novara* — Completamento del nuovo deposito — Importo totale L. 300,000; tutte pel sessennio.

Genova-Ventimiglia. — *Savona* — Impianto del deposito definitivo — Importo totale L. 475,000; delle quali, L. 300,000 per il sessennio.

Torino-Cuneo. — *Cuneo* — Impianto di un nuovo deposito — Importo totale L. 500,000; delle quali, lire 400,000 per il sessennio.

Firenze-Livorno. — *Livorno Torretta* — Impianto di un nuovo deposito — Importo totale L. 150,000; tutte pel sessennio.

Roma-Napoli. — *Roma Termini* — Ampliamento deposito locomotive e deposito combustibili — Importo totale L. 300,000; tutte pel sessennio.

Napoli-Metaponto. — *Potenza* — Ampliamento del deposito e nuovo rifornitore — Importo totale lire 100,000; tutte pel sessennio.

Taranto-Reggio. — *Reggio* — Nuovo deposito locomotive — Importo totale L. 450,000; delle quali, lire 250,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Ampliamento e riordino di vari depositi e dormitori macchinisti — Importo totale lire 400,000; delle quali, L. 150,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Impianto di nuovi rifornitori; condotte d'acqua; grue idrauliche, ecc. — Importo totale L. 1,500,000; delle quali, L. 400,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Ampliamento e sistemazione dei depositi combustibili — Importo totale L. 250,000; delle quali, L. 100,000 per il sessennio.

CATEGORIA 10ª.

Torino-Milano. — *Torino* — Completamento delle nuove Officine, e loro illuminazione a luce elettrica — Importo totale L. 5,500,000; delle quali, L. 2,500,000 per il sessennio.

Torino-Milano. — Acquisto di macchinario per le suddette Officine — Importo totale L 1,400,000; tutte per il sessennio.

Torino-Genova. — *Rivarolo* — Acquisto di macchinario per le nuove officine, e loro illuminazione a luce elettrica — Importo totale L. 450,000; tutte pel sessennio.

Napoli-Castellamare. — *Pietrarsa* — Ampliamento e sistemazione delle Officine — Importo totale L. 1,500,000; delle quali, L. 1,000,000 per il sessennio.

Napoli-Castellamare. — *Granili* — Ampliamento e sistemazione delle Officine — Importo totale L. 1,300,000; delle quali, L. 1,000,000 per il sessennio.

Napoli-Castellamare. — Acquisto di macchinario per le Officine di Pietrarsa e Granili — Importo totale L. 700,000; delle quali, L. 500,000 per il sessennio.

Linee diverse. — Ampliamento delle altre Officine esistenti; acquisto di nuovi meccanismi per le Officine stesse e per le piccole Officine dei depositi — Importo totale L. 800,000; delle quali, L. 400,000 pel sessennio.

CATEGORIA 11ª.

Torino-Genova. — Raddoppiamento del binario pei treni merci fra il Porto di Genova e Sampierdarena — Importo totale L. 950,000 delle quali L. 750,000 per il sessennio.

Pisa-Genova. — Allargamento della Galleria della Traversata di Genova per rendere possibile l'esercizio del 2º binario — Importo totale L. 350,000; tutte pel sessennio.

Pisa-Roma. — Raddoppiamento del binario fra Pisa e Civitavecchia — Importo totale L. 12,800,000; tutte pel sessennio.

Pisa-Roma. — Raddoppiamento del binario fra Civitavecchia a Palo — Importo totale L. 1,110,000; tutte pel sessennio.

L'importo totale del progetto è di L. 1,610,000, di cui L. 500,000, già proposte a carico dell'Allegato B al Capitolato d'Esercizio.

Torino-Milano. — Raddoppiamento del binario fra Chivasso e Rho compresi gli allargamenti e la costruzione di grandi ponti — Importo totale L. 7,000,000; delle quali, L. 4,500,000 per il sessennio.

Torino-Milano. — Contributo per la costruzione di un nuovo ponte sulla Sesia per la strada Provinciale e soppressione del Bivio Sesia — Importo totale L. 1,000,000; delle quali, L. 500,000 per il sessennio.

Torino-Cuneo. — Raddoppiamento del binario fra Trofarello e Carmagnola — Importo totale L. 500,000.

Milano-Chiasso. — Raddoppiamento del binario fra Monza e Como — Importo totale L. 630,000; delle quali, L. 200 000 per il sessennio.

Alessandria-Piacenza. — Costruzione di un nuovo ponte sulla Trebbia per lasciare il ponte attuale alla strada Provinciale — Importo totale L. 2,200,000.

Napoli-Metaponto. — Raddoppiamento del binario Nocera-Salerno nell'interesse militare compresi i conseguenti ampliamenti delle stazioni di *Cava* e di *Vietri*; (Concorso dell'Amministrazione Ferroviaria) — Importo totale L. 700,000; tutte pel sessennio.

CATEGORIA 12ª.

Linee diverse. — Nuovi impianti di fili telegrafici; nuovi uffici telegrafici; canapi nelle gallerie; applicazione di sonerie elettriche, ecc. — Importo totale L. 1,500,000; delle quali, L. 1,034,000 per il sessennio.

(Fine).

FERROVIA DEL GOTTARDO

Sedicesimo Rapporto

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1887.

(Nostra traduzione. — Cont., v. n. 31).

V. — Esercizio.

A. — TARIFFE.

Servizio dei viaggiatori e dei bagagli. — Nel 1887 noi abbiamo dovuto studiare la questione se sarebbe cosa opportuna per la nostra Compagnia di entrare nell' Unione per la emissione di *biglietti circolari combinati.* Noi abbiamo deciso affermativamente, dopo aver conchiuso preventivamente un accordo colla Società di navigazione del lago dei Quattro cantoni, accordo che aveva per scopo l' uso facoltativo, tanto sulla strada ferrata che sui piroscafi, dei biglietti per i percorsi Lucerna-Brunnen, Lucerna-Fluelen e Brunnen-Fluelen e d'altra parte la ripartizione delle entrate provenienti da tale servizio. L'adesione della Compagnia del Gottardo alla precitata Unione data dal 15 settembre.

Insieme a questo accordo sui biglietti circolari combinati noi abbiamo fatta colla medesima Società di navigazione un'altra convenzione circa l'uso dei *biglietti circolari internazionali* sul percorso Lucerna-Fluelen e circa la ripartizione dei prodotti di tale combinazione.

Oltre a parecchi supplementi già esistenti, sono entrate in vigore le seguenti nuove tariffe:

1. Tariffa internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli dal Belgio e dall'Inghilterra verso l'Italia, per la via di Sterpeniele;

2. Tariffa per il trasporto delle persone che si recano settimanalmente al mercato del martedì a Lucerna;

3. Tariffa temporanea dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Venezia, in occasione dell'Esposizione nazionale di Belle Arti a Venezia;

4. Tariffa renana-svizzera per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli;

5. Tariffa per il trasporto dei viaggiatori con abbonamento al servizio interno del Gottardo.

Nel servizio dei viaggiatori e bagagli, pervennero 179 reclami, 39 dei quali furono respinti; per altra parte noi dovemmo fare 125 rimborsi per l'importo di L. 2041.24; sei reclami erano ancora in corso alla fine del 1887 e furono rinviati all'esercizio corrente.

Servizio delle merci — Circa le nuove tariffe progettate per il trasporto delle merci tra la *Germania e l'Italia* e tra la *Svizzera e l'Italia* noi dobbiamo ricordare quanto segue:

Al principio di giugno la Compagnia ferroviaria del Sud dell'Austria denunziò i prezzi della tariffa eccezionale italo-tedesca per i prodotti metallurgici, preavvisando come per causa della importazione del ferro dall'Austria in Italia essa era costretta ad applicare per l'avvenire le unità più elevate concesse dalle Amministrazioni Svizzere. A tale provvedimento le ferrovie dell'Alsazia-Lorena e quelle prussiane dello stato risposero col denunciare tutte le tariffe tra la Germania e l'Italia e così pure le rispettive convenzioni per l'incamminamento e per il servizio cumulativo tra le ferrovie del Gottardo e del Brennero.

In tale condizione di cose bisognò sospendere gli studi, già molto progrediti, circa le nuove tariffe italo-tedesche e ricominciare da capo a stabilire nuove basi. In seguito a lunghe trattative per tale oggetto, le Amministrazioni tedesche rinviarono la denuncia, accennata poco innanzi. E le convenzioni anteriori, circa l'incamminamento ed il servizio cumulativo, furono rimesse in vigore, eccetto quanto riguardava il traffico dei porti marittimi di Genova e Venezia (e luoghi di carico) in provenienza o destinazione d'oltre mare. Su dimanda delle Compagnie svizzere, si stabilì che questo traffico sarà conteggiato a parte dal servizio cumulativo Gottardo-Brennero.

In seguito alla proroga delle tariffe italo-tedesche per le merci, bisognò aggiornare l'attuazione delle nuove tariffe *italo-svizzere*, la pubblicazione anticipata delle quali avrebbe cagionati inconvenienti. La pubblicazione delle nuove tariffe per questi due traffici avrà luogo verso la metà del 1888.

Durante l'esercizio furono attuate le seguenti nuove tariffe, supplementi e regolamenti:

a) In servizio *interno* e in servizio *diretto svizzero:*

1. Il secondo supplemento alla tariffa per il trasporto delle merci tra il Gottardo da una parte, il Nord-Est Svizzero e l'Unione Svizzera ecc. dall'altra;

2. La tariffa eccezionale n. 9 per il trasporto dei prodotti agricoli;

3. La tariffa per l'esportazione del legname;

4. Il secondo supplemento all'appendice della tariffa eccezionale n 6 per il trasporto dei cereali in partenza da Chiasso (transito) e da Pino (transito);

5. Il primo supplemento alla tariffa eccezionale n. 5 per il trasporto dei formaggi non imballati;

6 Il terzo supplemento alla tariffa per il trasporto delle merci tra il Gottardo da una parte e il Giura-Berna-Lucerna e la ferrovia d'Emmenthal dall'altra;

7. L'appendice alla tariffa eccezionale n. 6 per il trasporto dei cereali in partenza da Verrières (transito) e Locle (transito);

8. Il secondo e terzo supplemento alle norme generali delle tariffe con classificazione di merci;

9. La tariffa generale n. 9 per il trasporto della birra in fusti, con un primo supplemento;

10. Il primo supplemento alla tariffa n. 6 per il trasporto dei cereali;

11. Il secondo supplemento alla tariffa per il trasporto delle merci tra il Gottardo da una parte e la ferrovia Centrale Svizzera e la Sud-Argovia dall'altra;

12. L'appendice e quinto supplemento al regolamento e tariffa per il trasporto degli animali vivi;

13. Il secondo supplemento al regolamento e tariffa per la riscossione delle spese accessorie;

14. La tariffa eccezionale n. 3 per il trasporto delle derrate alimentari in piccola velocità accelerata;

15. Il primo supplemento al regolamento e tariffa per il trasporto dei colli a grande velocità.

16. Il quarto e quinto supplemento al regolamento di trasporto.

b) In servizio *diretto* tra il *Gottardo* da una parte, le Compagnie *tedesche* e *francesi* dall'altra:

1. La tariffa per il trasporto a grande velocità del burro e della carne, ecc. fra certe stazioni svizzere da una parte e Parigi dall'altra;

2. L'appendice alla tariffa per il trasporto delle merci tra Basilea (stazione badese) da una parte e il Gottardo dall'altra;

3. La tariffa eccezionale per il trasporto dei carboni, ecc. in partenza da Mannhein, Ludwighafen, ecc. verso certe stazioni del Gottardo, ecc.;

4. Il terzo supplemento alla tariffa eccezionale n. 41 per il trasporto dei carboni provenienti da terreni carboniferi della Sarre, ecc. verso le stazioni del Gottardo, ecc.

c) In servizio *italo-svizzero:*

1. La tariffa eccezionale n. 3 per il trasporto dello zolfo, con un primo supplemento;

2. Il primo supplemento alla tariffa eccezionale n. 5 per il trasporto dei cereali;

3. Il primo supplemento eccezionale n. 6 per il trasporto dei vini in fusti.

d) In servizio *italo-tedesco*:

1. La tariffa eccezionale per il trasporto accelerato delle derrate alimentari in partenza dall'Italia;

2. Il primo supplemento all'appendice delle tariffe eccezionali n. 12 (spiriti) e 33 (farine di patate);

3. Il terzo e quarto supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto dei carboni, ecc.

e) In servizio *italo-belga* e *italo-svizzero*:

1. La tariffa eccezionale per il trasporto accelerato delle derrate alimentari in partenza dall'Italia;

2 Il primo supplemento alla tariffa di rispedizione verso Chiasso (transito) e Pino (transito);

3. Il secondo supplemento alle tariffe eccezionali provvisorie.

f) In servizio *italo-neerlandese*:

1. La tariffa eccezionale per il trasporto accelerato delle derrate alimentari dell'Italia;

2. Il primo supplemento alle tariffe eccezionali provvisorie.

g) In servizio *franco-italiano*:

1. La tariffa di rispedizione tra certi porti marittimi francesi da una parte, Chiasso (transito) e Pino (transito) dall'altra;

2. La tariffa comune speciale d'esportazione (P. V.) n. 484 per i prodotti metallurgici.

Durante l'esercizio 1887 ci pervennero 2.292 domande di esenzione da tasse, le quali, aggiunte a quelle che si trovavano ancora in corso al 1° gennaio 1887, formano un totale di 2,707. Di esse, 2250 furono liquidate e 457 rinviate all'anno 1888.

(*Continua.*)

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Questa settimana non si è riunito il Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo. Esso terrà seduta il 24 corrente.

Il Consiglio d'Amministrazione della stessa Società è convocato pel 28, come già annunciammo.

><

Ferrovia Roma-Segni.

Sappiamo essere definitivamente intesa fra il Governo e la Mediterranea la convenzione per affidare a questa la costruzione della linea diretta da Roma a Segni, al prezzo di L. 22,500,000, come è previsto all'art. 8 della legge 20 luglio u. s.

La convenzione stessa sarà firmata dopo il ritorno in Roma dell'on. Ministro dei Lavori Pubblici.

><

Progetti di nuove linee della Mediterranea.

A termini dell'art. 5 della convenzione 21 giugno u. s. la Società Mediterranea deve presentare entro sei mesi dalla data della legge che approvò la convenzione stessa, cioè dal 20 luglio, i progetti esecutivi delle linee Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Cornia-Piombino, Cuneo-Saluzzo e del tronco Rocchetta-Melfi-Monteverde; entro un anno quelli della linea Genova-Ovada-Asti e dei rimanenti tronchi della Avellino-Ponte Santa Venere.

Ora ci consta che il Servizio costruzioni della predetta Società lavora attivamente a completare tali progetti, e a questo scopo vennero mandate squadre d'ingegneri sulle diverse linee.

><

La Società stessa ha rivolto formale istanza al Governo perchè voglia pronunciarsi in base alla facoltà riservatasi nell'art. 7 della convenzione circa la costruzione a semplice o a doppio binario della galleria del Turchino, faciente parte della linea Genova-Ovada-Asti.

Il Governo ha risposto chiedendo la trasmissione del relativo progetto, già studiato dalla Società, per sottoporre la questione al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

><

Galleria della Succursale dei Giovi.

Nel mese di luglio p. p. si ebbe a notare nei lavori di costruzione della grande galleria di Ronco, per la linea succursale dei Giovi, un aumento nelle quantità tanto di scavo che di muratura eseguite in confronto di quelle del mese antecedente. Infatti si ebbero m. c. 16,500 tra scavi e muratura e n. 19 anelli disarmati nel mese. Il numero medio delle giornate di operai fu di 3115. Le condizioni di stabilità e di sicurezza si mantengono sempre soddisfacenti, salvo qualche piccola lesione manifestatasi in due anelli, ma senza conseguenze.

Nel mese si constatò diminuzione nella temperatura, per quanto essa si mantenesse alta, specialmente nel cunicolo.

La spesa fatta per l'esecuzione dei lavori durante il mese di luglio ammonta a L. 557,685, che unite alla somma di L. 5,492,875 erogata nei mesi precedenti dopo che l'esecuzione delle opere fu assunta dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, di una spesa totale, a tutto luglio p. p. di L. 6,050,560.

><

Ferrovia Gozzano-Domodossola.

Come abbiamo preannunciato nel *Monitore* del 4 corr., nei giorni 6 e 7, è stata fatta una visita preliminare al tratto di linea Gravellona Toce-Domodossola, (linea Gozzano-Domodossola) dal Direttore tecnico della ferrovia medesima in concorso dei Rappresentanti di tutti i Servizi della Società Mediterranea esercente, allo scopo di riconoscere lo stato di avanzamento dei lavori: ed in base allo stesso stabilire d'accordo le date per le prove delle travate metalliche, per la visita di ricognizione, per l'effettuazione del treno inaugurale e per l'apertura all'esercizio. Gli accordi presi, in seguito al risultato della suddetta visita sono i seguenti: 1° prove delle travate metalliche da incominciarsi la mattina del 20 corr. mese; 2° visita di ricognizione il giorno 28 successivo; 3° treno inaugurale Novara-Domodossola l'8 del prossimo settembre; 4° apertura all'esercizio per tutti i servizi dei viaggiatori, bagagli e merci a grande e piccola velocità il giorno successivo 9.

Le stazioni comprese nel tratto di linea di prossima apertura all'esercizio sono: Ornavasso, Guzzago, Premello, Vogogna, Piedimulera, Villadossola e Domodossola. Vi sono inoltre le fermate di Rumianca e di Pallanzeno.

><

Ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro.

In seguito a visita praticata ai primi due tronchi della ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro, compresi fra Udine e San Giorgio di Nogaro, dal R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Verona, e nella quale questi ha potuto constatare che i lavori di costruzione degli indicati due tronchi sono regolarmente compiuti, ed ogni cosa predisposta per la possibile effettuazione di un regolare esercizio; venne ordinata la prescritta visita di ricognizione dei tronchi in questione, la cui apertura all'esercizio potrà aver luogo poco dopo il 20 del corrente mese.

><

Ferrovia Portogruaro-Gemona.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato, salve alcune lievi modificazioni, il progetto di massima compilato dalla Società delle Meridionali per la costruzione del tronco Casarsa-Spilimbergo in prosecuzione a quello Portogruaro-Casarsa di imminente apertura all'esercizio.

La lunghezza del tronco in progetto è di metri 19,324.41 e la spesa per la sua costruzione, secondo il preventivo della Società, ammonterebbe a lire 4,001,790. L'unica opera d'arte importante progettata lungo questo tronco è il ponte a sette arcate, di metri 10 di luce ognuna, sul torrente Cosa.

><

Stazione di Castellamare-Adriatico.

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto di massima per la sistemazione generale della stazione di Castellamare-Adriatico, lungo la linea da Ancona a Foggia. La spesa approssimativamente preventivata per la costruzione dei lavori dei quali trattasi, am-

monta a L. 1,800,000, la quale dovrebbe far carico alla Cassa per gli aumenti patrimoniali. L'esecuzione dei lavori medesimi dovrebbe farsi in 10 esercizi.

><

Trasporti a Genova per oltremare.

Nel *Monitore* del 4 corr. abbiamo accennato ad una istanza fatta al Governo dalla Camera di Commercio di Torino perchè venga agevolato con ogni cura il servizio cumulativo tra la Ferrovia e la Navigazione generale pel transito di Genova.

Veniamo ora informati che la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo, all'uopo interessata dal R. Ispettorato generale, avrebbe fatta promessa formale di procedere di accordo con le ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia agli studi occorrenti per concretare un qualche progetto che valga a dare incremento ai traffici dipendenti dal servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

><

Biglietti d'ingresso alle stazioni.

Proseguendo regolarmente nella pubblicazione del prospetto dei biglietti d'ingresso venduti nelle stazioni della rete Mediterranea, diamo quello del 1° *Compartimento* durante i mesi di maggio, giugno e luglio del corrente anno.

Da L. 0 20

Mesi		Num.	Importo
Maggio	. . . . .	27,302	5,460.40
Giugno	. . . . .	25,755	5,151.00
Luglio	. . . . .	31,774	6,354.80
	Totale	84,831	16,966.20

Da L. 0 10

Mesi		Num.	Importo
Maggio	. . . . .	19,703	1,970.30
Giugno	. . . . .	17,562	1,756.20
Luglio	. . . . .	23,632	2,363.20
	Totale	60,897	6,089.70

Mesi	Totale generale	Importo complessivo
Maggio	47,005	7,430.70
Giugno	43,317	6,907.20
Luglio	55,406	8,718.00
Totale . .	145,728	23,055.90
Nei mesi precedenti (dal 1° febbraio)	16,887.10	108,414
Totali complessivi	39,943.00	254,142

><

Uffici di sindacato e sorveglianza.

Il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha disposto per la soppressione, a datare dal 1° settembre p. v., degli Uffici di sindacato e sorveglianza governativa alla costruzione delle linee: Portogruaro-Casarsa, Parma-Spezia, Cuneo-Ventimiglia e Lecco-Como, residenti rispettivamente a Udine, a Parma, a Cuneo, ed a Como.

Per la linea da Cuneo a Ventimiglia, venne istituita in Cuneo una Direzione tecnica governativa alla quale verrà affidata, a partire dal 1° settembre, la direzione e sorveglianza dei lavori della linea medesima, da Limone a Tenda. A capo della Direzione medesima venne nominato l'ingegnere del Genio Civile sig. Cav. Luigi Pesso, alla cui dipendenza verrà posto il personale necessario per l'ufficio di direzione in Cuneo e per quello delle due sezioni da istituirsi in Limone l'una, e a Tenda l'altra.

><

Viaggi degli impiegati.

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, nell'intento di agevolare agli impiegati che godono di riduzione nei viaggi in ferrovia l'acquisto degli occorrenti biglietti, instituirà appositi biglietti d'andata e ritorno in partenza da Roma per Frascati, Ladispoli e Civitavecchia e da Napoli per Caserta e Salerno.

Similmente verrà fatto per le partenze da Napoli e da Milano per le principali corrispondenze del regno; ma per evitare le confusioni all'atto della partenza ed i conseguenti ritardi dei treni, sarebbe desiderabile che gli impiegati si presentassero agli sportelli con le dichiarazioni di viaggio e con gli scontrini completamente e regolarmente compilati, non all' ultimo momento della partenza, ma qualche tempo prima di essa, come del resto è stato vivamente loro raccomandato dalle Amministrazioni rispettive.

><

Proposte di lavori dell'Adriatica.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al R. Ispettorato Generale varie proposte, fra le quali meritano di essere menzionate le seguenti:

1. Proposta relativa all'acquisto e collocamento in opera, nelle officine di Verona, di n. 46 macchine utensili con un preventivo di spesa di L. 265,525;

2. Progetto riguardante l'esecuzione dei lavori di sistemazione del servizio di trazione nella stazione di Treviglio, nella linea Milano-Bergamo-Peschiera. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori medesimi ammonta a L. 106,473;

3. Progetto esecutivo dei lavori di inalveamento del nuovo canale Ozzeri, nella parte che interessa la ferrovia Firenze-Pistoia-Pisa. L'importo presunto dei lavori medesimi ascende a L. 91,300;

4. La proposta riguardante il rifacimento in acciaio di metri 20,565 di binario in ferro e di n. 7 deviatoi pure in ferro, lungo la linea Orte-Chiusi-Firenze, con una spesa complessiva di L. 159,000 escluso il valore del materiale metallico di armamento;

5. Progetto per l'impianto nella stazione di Bologna di una officina per la fabbricazione e la compressione del gaz ricco, sistema Pintsch, per la illuminazione delle vetture. Spesa presunta L. 24,500.

><

Apertura di gare.

Sappiamo che il 14 corr. la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per appalto dei lavori di ricostruzione del ponte sul torrente Stagnone, lungo la linea Cecina-Volterra. L'importo dei lavori ascende a L. 30,000, e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 29 andante.

Dalla Società stessa venne pure aperta la gara pel prolungamento della baracca pel servizio postale nella stazione di Milano Centrale. Importo L. 6,300. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 29 corrente mese.

><

Aggiudicazioni di gare.

Sappiamo che in seguito ai risultati della gara tenutasi presso la Società del Mediterraneo dal Regio Ispettorato generale venne definitivamente aggiudicato alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano l'appalto per la costruzione e posa in opera delle impalcature metalliche sul torrente Agogno e roggie Biraga, Peltrenga ed Agognola, fra le stazioni di Novara e Ponzana.

><

In base al risultato della gara tenutasi presso la Direzione generale della rete Mediterranea, il R. Ispettorato generale ha autorizzato ad aggiudicare alla Ditta Ceribelli ing. Francesco l'appalto per la costruzione delle rampe d'accesso ai magazzini sotterranei nella stazione di Trastevere, col ribasso del 16 per cento sui prezzi di tariffa.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che tenuto conto delle considerazioni ed avvertenze del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, possa approvarsi il progetto di ampliamento della stazione di Udine, in dipendenza dell'allacciamento nella medesima delle linee ferroviarie per Cividale e per Portogruaro, presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali, e che l'approvazione del progetto valga anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, assegnando il termine di due anni per l'esecuzione dei lavori. La spesa preventivata per l'attuazione del progetto ammonta a L. 491,000;

2. Che si possa approvare la proposta di transazione concordata fra l'Amministrazione governativa e la Impresa Mazzorin relativa alla contabilizzazione di interessi per ritardo nei pagamenti dei lavori eseguiti dall'Impresa stessa per l'innesto della ferrovia Parma-Spezia con la linea Ligure di Levante;

3. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti possa approvarsi il progetto presentato dalla Società esercente la rete Adriatica per l'esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione di Casalpusterlengo, lungo la linea Milano-Piacenza, per i quali è preventivata la spesa di L. 100,811;

4. Che anche agli effetti, come sopra, per la dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali per lavori di ampliamento della stazione di San Valentino, lungo la linea da Pescara a Terni. Il preventivo di spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 30,470;

5. Che possa essere approvato il progetto dei lavori di chiusura con muri a secco del tronco da Roccasecca ad Arce, nella ferrovia Avezzano-Roccasecca, pella cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 53,890.

><

Il *Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici* nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari;

1. Progetti della Società Mediterranea di sei tronchi da Castrocucco ad Acquappesa;

2. Perizia di maggiori spese per ultimazione del tronco Messina-Saponara della linea Messina-Patti-Cerda;

3. Progetto d'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Seriale, lungo la linea Rovato-Bergamo-Lecco;

4. Progetto pell'impianto dei rifornitori nelle stazioni di Ascoli, Carsoli, Celano e Carrito, lungo la ferrovia Roma-Sulmona;

5. Progetto di consolidamento della trincea alle progressive 10.444 e 11.040, lungo il tronco Feltre-Fener della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

6. Progetto per l'impianto del servizio merci a P. V. nella stazione di Ospidale lungo la linea Milano-Bergamo-Peschiera;

7. Ferrovia marmifera di Carrara. Progetto di allacciamento con alcune segherie;

8. Domanda Del Vecchio per trasportare in sede propria un tratto della tramvia a vapore da Mondovì a San Michele:

9. Progetto di maggiori lavori di completamento del tronco Albacina-Matelica nella ferrovia Macerata-Albacina;

10. Consolidamento e completamento dell'argine stradale, lungo il tronco Lavezzola-Conselice della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

11. Progetto d'appalto per la fornitura degli scambî, meccanismi, legname e chiusure occorrenti nella ferrovia Lecco-Como;

12. Aumento di velocità dei treni della tramvia a vapore fra la stazione ferroviaria di Bergamo e la funicolare Ferretti.

><

Tariffe.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha riscontrata la opportunità di consentire nella proposta di diminuzione dei prezzi di trasporto stabiliti dalle convenzioni Cirio e Garavaglia e dalla tariffa speciale n. 55 p. v. a. per le uova ed il pollame vivo diretti alla esportazione in vagoni da 10 e da 12 tonnellate.

In conformità della proposta stessa i trasporti di uova a carico completo godrebbero dei seguenti ribassi per vagone-chilometro: 2 0|0 per un traffico minimo da 1500 a 2000 vagoni; 3 0|0 da 2500 a 3000 vagoni; 3 1|2 0|0 da 3500 a 4000 vagoni; e 4 0|0 da 4500 a 5000 vagoni. I trasporti poi di pollame vivi eseguiti pure a vagone completo, godranno del ribasso di 1|9 sui prezzi della tariffa convenzionale e della speciale n. 55 p. v. a.

><

La Camera di Commercio ed Arti di Genova, in sua recente adunanza, ha deliberato di fare, come effettivamente ha fatto, istanza al Ministero dei Lavori Pubblici perchè nello interesse generale ed in quello stesso delle Amministrazioni ferroviarie, sia ridotto il prezzo dei viaggi ferroviarî indistintamente ed ugualmente per tutti i viaggiatori che percorrono le linee ferroviarie dello Stato. La predetta Camera si decise a presentare tale istanza nella considerazione

che a grado grado sono accordati a varie classi di cittadini, per uno o per altro motivo, dei ribassi per viaggiare in ferrovia, e che non sono infrequenti altre domande per ottenere simili favori colla certezza di essere soddisfatte. Ora, la Camera stessa, osserva che se vi è una classe che più di ogni altra potrebbe pretendere a simili favori quella sarebbe dei commercianti ed industriali, i quali col loro lavoro concorrono potentemente ad accrescere il movimento dei trasporti ferroviari. La Camera di Commercio di Genova nota essere certo che simili favori costituiscono dei veri privilegi che non dovrebbero esistere; e siccome il fatto di queste concessioni verrebbe a provare che sono possibili delle riduzioni sui prezzi dei viaggi in ferrovia, così le è sembrato conveniente di domandare che alla riduzione venga dato carattere generale a beneficio di tutti.

><

La Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche ha partecipato al R. Ispettorato generale delle strade ferrate che ha deciso di attivare anche sulle linee da essa esercitate le tariffe, norme e condizioni pei viaggi a prezzo ridotto dei maestri e delle maestre delle scuole elementari del Regno che andarono in vigore col 1° andante sulle strade ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico.

><

Approvazioni di spese pervenute alla Società Mediterranea dal R. Ispettorato generale:

L. 11,700 per la costruzione di un cavalcavia attraverso il piazzale della stazione di Catanzaro-Marina, lungo la linea Taranto-Reggio;

L. 4,700 per l'impianto di un dischetto di protezione al passo a livello presso il casello 37 della linea Genova-Ventimiglia;

L. 1,030 per l'impianto di una cancellata destinata e regolare l'accesso agli sportelli per la distribuzione dei biglietti nella stazione di Monza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 2600 per impiantare nella stazione di Roma-Termini una grue idraulica;

2. L. 1020 per l'impianto di una nuova edicola per dispensa biglietti nella stazione centrale di Milano;

3. L. 11,200 per prolungare un binario morto, per sostituire una piattaforma del diametro di m. 4.50 ad altra di m. 4 e per impiantare una bilancia a bilico, del sistema Bianco-Opessi da 30 tonnellate, in sostituzione dell'attuale da 16 tonnellate nella stazione di Fossano (linea Torino-Cuneo);

4. L. 122,100 per il rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 9 mod. V4 del binario sulla linea Collesalvetti-Livorno, armato con guide in ferro: non tenuto conto del valore del nuovo materiale d'armamento valutato in L. 239,104;

5. L. 10,000 per il consolidamento delle frane nelle trincee di Gano, Casino, Monteforelli, e Pilucgo fra le stazioni di Asciano e di Siena;

6. L. 66,500 per provvedere al rinforzo dell'armamento lungo il tronco da Romagnano a Varallo, nella linea Novara-Varallo;

7. L. 39,000 pei lavori di rinforzo all'armamento del tronco Novara-Romagnano, della linea predetta;

8. L. 6180 per l'impianto di un serbatoio provvisorio per le nuove grandi officine di Torino;

9. L. 11,900 per la ricostruzione del ponte primo di Pietralata situato al chilom. 30,198.50 della linea Cecina-Volterra.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 3,370 per sistemare il piano caricatore, parte coperto e parte scoperto, nella stazione di Pontenure, nella linea da Piacenza a Bologna;

2. L. 2,750 per la sistemazione dell'inghiaiamento del piazzale merci e del piano caricatore della stazione di Montefiascone, nella linea da Attigliano a Viterbo;

3. L. 24,000 per la costruzione di un ponte di metri 11, in sostituzione di quello di 3 metri di luce previsto nel progetto approvato per l'attraversamento del canale Turri, in dipendenza della deviazione definitiva della linea Bologna-Pistoia a Pioppe San Salvario;

4. L. 2,025 per l'esecuzione di alcuni lavori atti a garantire la sicurezza dei valori che si custodiscono nei locali delle stazioni della linea Mestre-San Donà-Portogruaro;

5. L. 8,900 per la costruzione di fossi di guardia sui cigli delle trincee nel tronco Attigliano-Montefiascone, della linea Viterbo-Attigliano;

6. L. 2300 per l'ampliamento e la sistemazione dei locali della posta in stazione di Bologna;

7. L. 1,308.27 per una migliore sistemazione alle contro-trasmissioni dei motori della torneria nelle officine di Firenze;

8. L. 3,465 80 per l'impianto nelle officine di Firenze di una macchina per macinare la terra da formare;

9. L. 1,270 per l'impianto nelle officine di Verona di una macchina per alesare cilindri;

10. L. 89,255 per l'acquisto di 13 macchine utensili da impiantare nelle officine di Verona;

11. L. 5,925 per la sostituzione di 44 sbarre in ferro girevoli a doppio T, della luce variabile da m. 4 a m. 6.50, alle attuali catene costituenti le chiusure di 22 passi a livello del tronco Codogno-Cremona (linea Pavia-Brescia);

12. L. 1,276 per la costruzione di un nuovo pozzo pel rifornitore della stazione di Nogara (linea Mantova-Legnago);

13. L. 4,458 per la costruzione di 3 casotti nelle officine di Verona (sezione veicoli);

14. L. 2,550 per l'applicazione di freno a 8 zoccoli a n. 20 carrozze della serie B.v seconda classe;

15. L. 149,562 per la costruzione di 10 case cantoniere doppie con cisterna e di 4 cisterne presso altrettante case cantoniere esistenti sul tronco Bivio-Tirolo-Confine veronese (linea Verona-Ala);

16. L. 179,000 per rifornimento di binario sul tronco Bassano-Castiglion della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

17. L. 1,800,000 per la sistemazione generale della stazione di Castellammare-Adriatico;

18. L. 106,473 per la sistemazione del servizio della trazione nella stazione di Treviglio.

Ferrovie Sicule. — La Direzione della Società delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 19,062.82 per la costruzione di un nuovo rifornitore a due vasche della capacità ciascuna di mc. 50 da impiantarsi nella stazione di Messina;

2. L. 248,852.77 per maggiori lavori occorrenti onde consolidare la galleria di Lercara fra i km. 77,728 e 78,816.60 della linea Palermo-Porto Empedocle;

3. L. 2,790 per lavori di consolidamento del manufatto al km. 183,044.50 della linea Catania-Licata.

Ferrovia Arezzo-Stia. — Di questa linea, preannunciandone l'apertura all'esercizio, abbiamo nel precedente numero dato un sommario cenno a cui crediamo ora opportuno aggiungere un più ampio svolgimento circa il percorso, i lavori di costruzione ed il materiale di esercizio.

La linea è stata costruita con economia, ma con solidità, e non è priva di una certa eleganza. L'andamento di questa linea è semplice; si stacca dalla stazione ferroviaria di Arezzo a circa un chilom. dallo scalo passeggieri; e con due rettilinei di circa tre chilometri l'uno, arriva alla prima fermata di Borgo a Giovi per passare l'Arno, poco dopo, presso il paese di Ponte a Caliano per evitare una galleria che si avrebbe dovuto fare vicino al paese di Castelnuovo.

La linea si mantiene sulla destra dell'Arno per 4 chilometri e mezzo, e ripassa il fiume medesimo vicino alla confluenza del torrente *Gravenna* per rimanere sempre sulla sinistra fino alla stazione capo-linea Pratovecchio-Stia. Passa sette volte a livello la strada provinciale Casentinese, e tocca i paesi di Subbiano, Santa Mama, Bibbiena e Poppi. Da questo punto abbandona la provinciale casentinese e mantenendosi quasi sempre parallela all'Arno ed alla strada comunale di Pratovecchio-Stia, passa al disotto del paesetto di Porrena, e dopo traversato il fiumicello presso la *Badia* raggiunge la stazione capo linea fra Pratovecchio e Stia.

Le opere d'arte principali (ponti) che si trovano percorrendo la linea sono costruite in muratura per le spallette e con travate metalliche ad una sola campata. Degne di nota sono quelle tubulari dei due passaggi sull'Arno, la prima di metri 47 di luce in linea obliqua, l'altra di 48 metri in linea retta. Dopo queste vengono quelle sui torrenti *Chiassa*, *Corsalone*, *Archiano* e *Fumicello*, le quali tutte sono dai 20 a 30 metri di luce.

Il percorso totale della linea è di chilometri 44 e mezzo. Le curve hanno il raggio minimo di metri 250 ed il massimo di metri 1000. Le pendenze furono limitate a 15 0[0.

Durante l'intiero percorso si trovano, oltre le sette stazioni, 34 case cantoniere, costruite solidamente e con una certa comodità ed eleganza.

Il materiale mobile è stato tutto costruito in Italia, e proviene nella maggior parte da Stabilimenti industriali appartenenti alla Società veneta di costruzioni. Dalle grandi officine di Terni provengono le rotaie (verghe di 12 metri in acciaio ed altri lavori in ferro; le macchine locomobili sono state costruite allo stabilimento della Società *Elvetica* ing. Ernesto Breda e C. di Milano, e portano i nomi dei principali paesi del Casentino; le carrozze dei viaggiatori, molto comode ed eleganti quelle di seconda e terza classe, sono state costruite nelle officine di Sant'Elena di Vicenza. Una parte del materiale proviene pure dallo Stabilimento Robecchi di Padova, del quale oggi è comproprietaria la Società veneta.

Secondo un recente decreto governativo, alla linea Arezzo-Stia sono state applicate le disposizioni tutte che regolano i servizi dei viaggiatori e delle merci sulle linee appartenenti alle Società delle ferrovie Adriatica e Mediterranea. Inoltre sono stati ammessi i biglietti di andata e ritorno giornalieri fra tutte le stazioni della linea. Durante i mesi estivi vi saranno quattro corse giornaliere (andata e ritorno) principalmente in coincidenza coi treni diretti di Roma e di Firenze.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — È noto che, poco prima dell'ultima Assemblea generale degli Azionisti, il Consiglio federale ha proibito alla Direzione della ferrovia del Gottardo di procedere alla ripartizione di un dividendo superiore al 5 per cento, in considerazione degli obblighi di costruzione della Società. L'Assemblea generale risolvette di non tener calcolo di questa pretesa del Consiglio federale. Siccome però non venne distribuito un maggior dividendo ed il di più del 5 0[0 del guadagno venne designato come riserva, così il Consiglio federale non trova di fare un passo ulteriore, e ne ha avvertita la Direzione, riservandosi però il diritto di far valere la sua competenza in avvenire.

Ferrovie del Canadà. — Secondo le ultime statistiche pubblicate dal governo, il Canadà al 30 giugno 1887 contava 12,332 miglia di ferrovie interamente compiute e 660 miglia di ferrovie in corso di costruzione. Il numero delle Compagnie che pubblicavano le loro relazioni era di 64; a queste bisogna aggiungerne altre 30 le cui linee appartengono alle precedenti Compagnie. L'importo del capitale rimborsato da tutte le Compagnie è di 683,773,191 dollari.

Il Canadà si è sempre mostrato largo nel facilitare la costruzione delle ferrovie; il Governo ha già pagati 150,702,659 dollari, i Consigli municipali vi hanno concorso per 12,812,836 dollari nella precedente somma.

La più gran rete del Canadà è quella del Pacifico Canadese che misura 4,556 miglia di lunghezza; vengono in seguito il Grand Trunk con 2,598 miglia e la ferrovia Intercoloniale, appartenente al Governo, con 800 miglia.

Raccordamenti delle ferrovie orientali. — È nel giorno 11 corrente che il treno inaugurale della ferrovia diretta internazionale partì da Budapest per Sofia, ove esso arrivò a mezzodì del giorno 12 ed ove furono celebrati i consueti festeggiamenti inaugurali. Il treno internazionale giunse poi il giorno 14, in perfetto orario, a Costantinopoli; ove non si ebbe ricevimento alcuno, ma soltanto gran numero di spettatori.

Ma, di fatto, è fin dal 15 dello scorso luglio, come fu anche da noi annunciato, che la ferrovia orientale è aperta all'esercizio. A questa data appunto un treno, partito da Sofia, ha preso possesso del tronco Ichtiman-Bellova, ultima interruzione alla continuità sulla grande linea internazionale da Belgrado a Costantinopoli. Fu, questa presa di possesso da parte del Governo bulgaro del tronco Ichtiman-Belova — lungo 44 chilom. e costrutto sul suolo della Rumelia per conto del Governo ottomano da una Società costituita con capitali francesi — che ha commossa la stampa ed i gabinetti di Europa e dato luogo a proteste e note diplomatiche.

Il fatto, a vero dire, si è compiuto in mezzo a tali incidenti ed ha tanta gaiezza di episodi che noi crediamo opportuno di riassumerne il festevole racconto narrato dal giornale *La Bulgaria*, con molta piacevolezza e spirito.

Il 15 scorso luglio il treno, — che doveva penetrare dalla Bulgaria nella Rumelia e portava non soltanto i funzionari dello Stato bulgaro, ma anche gli ingegneri della ferrovia nazionale — partì pieno zeppo da Sofia alle ore 7 del mattino e, oltrepassata la stazione di Vakarel, arrivò a quella di Ichtiman, la prima del tronco costruito dal signor Vitali per conto della Società dei raccordamenti.

Sulla linea non v'era alcuno e la stazione del pari era punto custodita. Il signor Nicolof, direttore della ferrovia nazionale serba, entra nella stazione seguito dai suoi compagni del treno di piacere; vi si beve il vino d'onore che era stato portato nel treno ed il direttore vi installa il capo della stazione. Dopo questo atto, rimontano tutti nel treno inaugurale ed il direttore, versando un po' d'acqua del fiume Isker, che fu tratta dalla macchina del treno, nel fiume Moritza, dice: « È la consacrazione del battesimo del raccordamento ferroviario e dell'unione indissolubile delle due regioni bulgare. »

Si riparte e lungo tutto il tronco sino a Bellova, comple-

tamente libero ed abbandonato, rinnovasi la funzione dell'installamento dei capi di stazione fra gli evviva ed altre grida di allegria dei viaggiatori.

A mezzodì si giunge a Bellova ove avrebbe voluto incominciare la parte tragica. Il signor Vegetti, rappresentante della Società dei raccordamenti in sostituzione del signor Laender fatto prigione dai briganti che lo trassero sulla montagna, non sapeva cosa alcuna dell'arrivo del treno inaugurale. Egli protesta vivamente contro la presa di possesso da parte del Governo bulgaro e scrive e presenta, in nome della Compagnia costruttrice, una dichiarazione nella quale declina qualsiasi responsabilità per le eventuali riparazioni e per qualsiasi accidente.

Il signor Nicolof, rappresentante lo Stato bulgaro, prende atto di questa declinatoria, inibisce al rappresentante della Società di lasciar circolare sulla linea qualsiasi treno ed accetta da parte del suo Governo la responsabilità per le eventuali riparazioni e per qualsiasi accidente.

Ma Bellova, stazione della Società per i raccordamenti delle ferrovie orientali, ha un capo stazione; ed il signor Nicolof gli nomina un aggiunto, incaricato di rappresentare il Governo bulgaro.

Compiuta la presa di possesso, funzionari e viaggiatori del treno siedono a tavola e poscia visitano quei luoghi, divenuti celebri per la cattura dei due viaggiatori tedeschi da parte dei briganti.

Fatto ogni comodo loro, rimontano tutti nel treno, che in mezzo alla gioia generale rientra, perfettamente in orario, a Sofia alle ore 7.17 di sera.

Non si può errare asserendo che mai fu compiuta una consimile festa d'inaugurazione ferroviaria. Con una semplice gita di piacere e senza levare molto strepito di protesta, fu aperta violentemente all'esercizio — senza che pur si possa dire che violenza fu usata — una linea internazionale ardentemente desiderata da tutta l'Europa. E tutto ciò fu fatto solennemente con grande concorso di invitati, contro la volontà dei costruttori e contro il desiderio dell'impero sovrano per conto del quale la linea fu costrutta e che di essa è il vero proprietario.

La storia è bella e meritava davvero di essere raccontata e per sè stessa e per il rumore che l'atto di essa ha poscia levato nel campo diplomatico.

Notizie Diverse

Nomine nel personale superiore della Mediterranea. — Il Consiglio d'Amministrazione, dietro proposta del Direttore Generale, ha conferite le seguenti nomine nel personale superiore:

Direzione Generale — Servizio dei Telegrafi. — L'Ispettore Principale dei Telegrafi sig. cav. Francesco Rossi è nominato Aggiunto al Capo Servizio.

Direzione dell'Esercizio di Torino — Servizio del Movimento e Traffico. — L'Ispettore sig. avv. cav. Giuseppe Gola è nominato Ispettore Principale Legale. Il Legale sig. avv. Giuseppe Podio è nominato Ispettore Legale. Il Sotto Ispettore sig. cav. Tomaso Scappini è nominato Ispettore.

Servizio Attivo del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori. — L'Ingegnere Ispettore Capo Sezione sig. ing. cav. Costantino Andruzzi è nominato Ingegnere Capo Sezione Principale.

Direzione dell'Esercizio di Napoli. — Il Capo della Sezione Legale sig. cav. avv. Antonio De Galateo è nominato Ispettore Principale Legale. Il Legale sig. dottor Raffaele Blundo è nominato Ispettore Legale.

Porto di Genova. — Le principali opere di questo gran porto, iniziate mercè il generoso dono del compianto Duca di Galliera, sono compiute.

L'ingegnere capo, cav. Giaccone, direttore dei lavori, propose al ministero di dare al Molo occidentale, che costituisce l'opera più importante del nuovo porto, il nome di *Molo De Ferrari-Galliera*, elevandolo così a monumento perenne della munificenza del generoso patrizio.

Come è noto la convenzione Galliera faceva obbligo al Governo di ultimare le principali opere del porto di Genova entro il 9 luglio scorso. Tali opere furono anzi ultimate con qualche giorno di anticipazione, grazie all'intelligente solerzia della Direzione locale ed all'energia dimostrata dall'impresa Foffani, assuntrice dei lavori.

La produzione mineraria in Italia. — Nello scorso anno, secondo la relazione dell'egregio ing. Pellati, ispettore delle miniere, le miniere attive erano 667; 39 di più che nell'anno precedente.

I lavoranti in esse occupati erano 49,237 e il valore totale dei prodotti ottenuti si ragguaglia a L. 53,391,771 contro 58,979,950 nell'anno precedente. Diminuzione L. 5,588,179.

Le provincie che hanno maggiormente contribuito sono: quella di Cagliari con 75 miniere in attività, 9669 lavoranti e L. 14,824,000 di prodotti; quella di Caltanisetta con 178 miniere, 12,544 operai e L. 13,501,985 di prodotti, ed infine quella di Girgenti con 161 miniere, 8998 operai e L. 7,794,750 di prodotti. Quelle di Catania, Livorno e Pisa hanno oltrepassati i due milioni di produzione; quelle di Arezzo, Forlì, Grosseto e Palermo hanno sorpassato il milione e mezzo.

Per rispetto al minerale escavato, ecco il prospetto dimostrativo del numero delle miniere in esercizio, delle tonnellate di minerale ottenutevi, del valore dei prodotti in lire e del numero degli operai e lavoranti impiegativi:

	Miniere	Tonn.	Lire	Operai
Minerali di ferro	41	209,082	2,292,454	1,683
Id. di manganese	5	5,561	160,325	148
Id. di rame	8	25,162	1,100,065	1,035
Id. di zinco	76	107,548	6,911,960	8,617
Id. di piombo		39,841	7,128,363	
Id. misti	3	932	12,875	109
Id. d'argento	7	1,639	1,441,400	1,288
Id. d'oro	12	10,759	5,327,551	519
Id. d'antimonio	11	1,738	199,953	420
Mercurio	2	251	929,865	393
Pirite di ferro	6	17,149	152,228	321
Combustibili fossili	24	243,325	1,803,750	2,629
Zolfo	403	374,343	27,962,282	29,875
Salgemma	24	18,304	301,314	585
Sale di sorgente	2	10,881	311,507	215
Asfalto, bitume	15	17,943	388,249	488
Petrolio	7	219	91,130	145
Alumite	1	6,000	180,000	93
Acido borico	12	3,063	1,531,400	564
Grafite	2	4,000	160,000	140
TOTALE	667	1,097,830	53,591,771	49,237

Sono da aggiungersi tonn. 70,820 di torba del valore di lire 871,000 prodotte nelle torbiere del Piemonte, Lombardia e Veneto e tonn. 325,000 di agglomerati per lire 8,768,500 prodotti nelle officine di Novi Ligure, Venezia, Altavilla, Livorno, ecc., cosicchè la quantità ed il valore totale dei combustibili forniti risultano di tonn. 639,145 del valore di lire 11,443,250.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			11 agosto	Agosto 18
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 789	787
»	»	Mediterranee	» 638	640
»	»	Sicule	» —	—
»	»	Sarde (preferenza)	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 540	540
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 251	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 324,50	324,50
»	»	» 2ª emiss.	» 310	310
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 321	321
»	»	Sarde, serie *A*	» 316,50	316,50
»	»	» serie *B*	» 313	313
»	»	» 1879	» 313,50	313,50
»	»	Pontebba	» 464	463,75
»	»	Nord-Milano	» 268	268
»	»	Meridionali Austriache	» 296	303

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Casale Monferrato (27 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti per l'ordinaria manutenzione delle strade comunali comprese nel territorio di questa città, durante il quinquennio decorrente dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1893. Importo annuo L. 27,000. Cauzione L. 4000. Fatali 11 settembre, ore 11 ant.

Provincia di Principato Citra, Comune di Fisciano (27 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada comunale obbligatoria tra Fisciano-Carpineto-Villa. Importo L. 41,000. Fatali 11 settembre, ore 10 antim.

Direzione del Genio Militare pei lavori della R. Marina in Taranto (30 agosto, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione dell'Ospedale principale del 2.o dipartimento marittimo. Importo L. 57,000. Cauzione definitiva L. 6000. Lavori compiuti in 180 giorni.

R. Prefettura di Genova (3 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo) Appalto delle opere e provviste occorrenti alla illuminazione, pulizia e manutenzione dei fari e fanali della provincia di Genova, pel biennio, dalla data del processo verbale di consegna, a tutto il 30 giugno 1890. Importo lire 72,000 per l'intero biennio, oltre a L. 18,160 a disposizione dell'Amministrazione. Cauzione provvisoria L. 3600. Cauzione definitiva il decimo.

R. Prefettura di Padova (3 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto del lavoro di rialzo ed ingrosso del muraglione sulla destra dell'abitato del comune di Pontolengo, circondario idraulico di Padova. Importo L. 53,674. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 1500. Lavori compiuti in 50 giorni.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (4 settembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto per il mantenimento della strada provinciale, primo tratto di Benevento, dal confine della provincia di Napoli verso Casalnuovo, pel tronco di circonvallazione all'abitato di Acerra all'angolo nord della Capella di S. Alfonso presso la stazione ferroviaria di Cancello (metri 8575). Importo annuo L. 15,000. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 28 settembre, ore 12 merid.

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali del 1.o Dipart. (Spezia). (27 agosto, ore 12 merid., unico e definitivo). — Fornitura di recipienti di lamiera di ferro per olio, divisa in due lotti: 1.o lotto, recipienti della capacità di metri cubi 10 n. 15 a lire 900 ognuno L. 13,500 - 2.o lotto, recipienti della capacità di litri 57 n. 1800 a L. 26 ognuno lire 46,800. Deposito di L. 1350 per il 1.o lotto e di L. 4680 per il 2.o lotto.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth, ha assunto la costruzione e fornitura in opera delle *Tettoie metalliche* comprese nel 4 o gruppo delle Officine di Torino, assunto dalla Ditta Piatti e Rosazza per conto delle ferrovie del Mediterraneo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione quadriennale dei canali di bonifica della sezione in destra del Volturno (m. 220,381) venne aggiudicato al sig. Alfonso Ventriglia per L. 30,960.09. (V. n. 26 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Spezia). — L'appalto per la costruzione di un fabbricato per lavanderia a vapore e di un padiglione per ricovero temporaneo di maniaci nello ospedale militare marittimo di Spezia è stato aggiudicato al sig. Colombo Anselmo, Spezia, per lire 40,824 (V. n. 29 del *Monitore*).

Prefettura di Avellino. — L'appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria di Serino, tronco da Canali per Ferrari alla stazione ferroviaria fu aggiudicato al sig. Carratù Achille per L. 29,942.14 (Vedi n. 24 e 30 del *Monitore*).

Comune di Venezia. — L'appalto dei lavori di riduzione ad uso scuole comunali dello stabile a S. Provalo al mapp. 1372 di Castello è stato aggiudicato per L. 58,410.21 al sig. Francesco Mausutti (V. n. 22 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

Società Veneta PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Agosto* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Baguoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	6,164.70	12,671.25	1,149.75	13,788.95	1,3,3.70	3,714.80	2,564.85	5,572.35	7,518.85	1,363.15	1,733.70	6,318.35	—
Bagagli e Cani	126.40	407.65	33.05	208.20	16.75	85.50	10.90	19.60	393.85	20.85	11.80	77.55	—
Merci a G. V. ed Accelerata	990.15	5,364.40	103.35	628.40	229.25	505.70	15.30	161.35	217.05	62.65	»	195.15	—
Merci a P. V.	3,742.29	5,140.65	988.85	910.80	1,911.75	818.80	69.55	130.50	685.15	322.05	»	1,279.50	—
TOTALI	11,023.45	23,586.95	2,275.00	15,566.35	3,171.45	5,154.80	2,659.70	5,884.75	8,879.85	1,769.60	1,745.50	7,870.55	—

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1888-89.

Prodotti approssimativi del traffico

*dall'*1 *al* 10 *Agosto* 1888.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4024**	**4001**	+ **23**	**531**	**527**	+ **4**
Media	**4024**	**4001**	+ **23**	**531**	**521**	+ **10**
Viaggiatori	1,465,931.20	1,420,534.70	+ 45,396.50	39,286.17	53,049.01	— 13,762.84
Bagagli e Cani	69.070.84	65,152.41	+ 3.918.43	754.10	1,588.43	— 834.33
Merci a G. V. e P. V. acc.	287,627.50	276,637.67	+ 10,989.83	4,736.29	4,812.80	— 76.51
Merci a P. V.	1,542,606.30	1,480,831.46	+ 61,774.84	33,894.77	31,301.14	+ 2,593.63
TOTALE	3,365,235.84	3,243,156.24	+ 122,079.60	78,671.33	90,751.38	— 12,080.05

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 10 *Agosto* 1888

Viaggiatori	5,577,569.33	5,328.049.44	+ 249,519.89	148,751.91	184,166.22	— 35,414.31
Bagagli e Cani	245,693.33	239,459.22	+ 6,234.11	2,771.53	5 298.94	— 2,527.41
Merci a G. V. e P. V. acc.	1,144,308.53	1,151,325.56	— 7,017.03	18,449.11	19,242.97	— 793.86
Merci a P. V.	5,977,193.11	5,884,303.50	+ 92,889.61	128,338.61	131,553.08	— 3,214.47
TOTALE	12.944,764.30	12,603,137.72	+ 341,626.58	298,311.16	340,261.21	— 41,950,05

Prodotto per chilometro

della decade	836.29	810.59	+ 25.70	148,16	172.20	— 24.04
riassuntivo	3,216.89	3,150.00	+ 66.89	561.79	653.09	— 91.30

(*) La linea Milano Chiasso (Km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

3ª Decade — Dal 21 al 31 luglio 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilometri esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	113,490 99	1.962 70	17.577 73	99 353 05	959 65	233.314 03	606 00	385 06
1887	58 209 79	1 177 60	15 641 81	89.952 89	2.057 50	166.139 39	606 00	274 16
Differenza nel 1888	+ 55.281 11	+ 785 10	+ 1.935 92	+ 10.300.10	— 1.097 65	+ 67.204 64	»	+ 110 90
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 LUGLIO				
1887-88	313 301 13	6.201 69	47.988 63	251.294 65	4.388 20	623 171 30	606 00	1.028 34
1886-87	236.576 49	5.458 05	42.034 07	234 068 46	5 811 42	523.918 49	606 00	864 60
Differenza nel 1888	+ 76.724 64	+ 713 64	+ 5 951 36	+ 17 226 19	— 1,423 22	+ 99.255 81	»	+ 163 74
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	3,352 52	49 20	314 20	802 35	17 95	4 536 22	64 00	70 88
1887	3.262 83	67 53	309 27	779 43	39 53	4,558 18	62 00	73 52
Differenza nel 1888	+ 90 10	— 18 33	— 95 07	+ 22 92	— 21 58	— 21 96	+ 2 00	— 2 61
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 LUGLIO				
1887-88	11 096 71	158 03	960 60	3.071 30	91 05	15.377 72	64 00	240 28
1886-87	11 036 21	208 69	1.007 79	2.037 70	137 01	14.428 02	62 00	232 71
Differenza nel 1888	+ 59 91	— 50 66	— 47 19	+ 1,034 60	— 45 96	+ 949 70	+ 2 00	+ 7 57

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Giugno 1888.

		G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	15,734.70	269.25	16,003.95
Torino-Ciriè-Lanzo . . .	» 32	35,632.15	8.617.44	41,249.59
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	16,820.45	9.950.60	26,771.05
Santhià-Biella	» 30	28.521.06	27,909.55	56,430.61
Fossano-Mondovì . . .	» 24	3 663 50	258.70	3,922.20
Sassi-Superga	» 3	4,631.10	»	4,631.10
Basaluzzo-Frugarolo . .		898.75	205.—	1,103.75
TOTALE . .		105,901.71	47,210.54	153,112.25

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — *Capit. vers. L. it.* 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Maro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 330
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 739
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti, ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 364
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 423
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli [illegible]
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . . 132
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . . . 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara . 343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti . 12
21 ponti e pontic. per la diram. Valleiunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . . 1[illegible]
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
93 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 205

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 181
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . . 81
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza 78
2 ponti sull'*Alcaringi e Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*, in provincia di Belluno 60
2 ponti sul *Cordevole* . . . . . —
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto. Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto . 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d'Agro, San Pietro, Fondachello* ecc., prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 42
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Basento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 313
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc. Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Fedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Ressigna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Ausalerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Mosico . . . 136
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Conegli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Bonelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marcecca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 103
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzarin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Cias Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 524
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9209
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 100
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32294
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 249
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113156
Fondazioni con pali a vite tonnell. 121398

Cancellate metalliche.

Per la staz. di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*

Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*

Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 51 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*

Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.

50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1888 — Tipografia G. Robiola.

ANNO XXI Sabato, 25 Agosto 1888 NUM. 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE: *Note ed appunti sulle Ferrovie Italiane in esercizio (Rete Adriatica: I. Incasso delle Stazioni nel* 1887). — *I raccordamenti delle Ferrovie Orientali (Costruzione ed esercizio).* — *Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Guida degli Azionisti.* — *Avvisi d'Asta.* — *Annunzi.*

NOTE ED APPUNTI SULLE FERROVIE ITALIANE IN ESERCZIO

Nel corrente anno i provvedimenti per le nuove strade ferrate complementari — da noi ampiamente trattati seguendone il lungo loro svolgimento di studi tecnici ed amministrativi, di progetti legislativi e di parlamentari discussioni — occuparono sino ad ora la maggior parte del *Monitore* che doveva meritamente intrattenere i suoi Lettori sopra un così arduo e laborioso problema, la cui soluzione era con sommo desiderio e con generale fiducia attesa dal Paese.

Ora quei provvedimenti ferroviari sono legge dello Stato; e noi perciò non dovremo più ritornare su di essa che per far cenno di eventuali questioni sulla sua esecuzione o, meglio, per dare notizia dei progressi e dei risultati di questa.

Rivolgeremo ora la nostra attenzione — con speranza di fermarvi del pari anche quella dei nostri Lettori — sui risultati e progressi economici delle ferrovie italiane aperte all' esercizio e di quelle specialmente che costituiscono le tre maggiori reti, la Mediterranea, l'Adriatica e la Sicula.

Saranno brevi studi e riassuntivi prospetti statistici, raggruppati per Rete ferroviaria ed opportunamente raffrontati in ragione ad epoche diverse di esercizio o per parallelo tra le Società esercenti. Essi costituiranno una lunga serie di notizie, osservazioni e deduzioni intese tutte — come abbiamo preannunciato — a dimostrare specialmente lo sviluppo economico del movimento ferroviario dell'Italia. Ma procureremo, nel medesimo tempo, di far sì che ogni studio e prospetto statistico faccia corpo a sè volta a volta che ciascuno di essi sarà successivamente pubblicato nel *Monitore*.

Ed incominciamo tosto queste nostre *Note ed appunti sulle ferrovie italiane in esercizio,* prendendo in esame la Rete Adriatica, per la quale ci riferiamo specialmente all'ultima Relazione del Consiglio d'Amministrazione per per il decorso anno 1887.

RETE ADRIATICA

1. INCASSO DELLE STAZIONI NEL 1887

Diamo il prospetto delle 141 stazioni il cui incasso per prodotti, compresa l'imposta erariale, ha superato nel 1887 le L. 100,000. Nell'incasso delle stazioni è eziandio compreso quello delle rispettive Agenzie, ove esistono.

Le cifre segnate per le stazioni di Roma, Milano, Firenze, Napoli e per le altre che sono comuni alle due reti Adriatica e Mediterranea rappresentano nel seguente prospetto i soli incassi effettuati per conto della rete Adriatica.

Riassumeremo le cifre di tali stazioni quando pubblicheremo il prospetto delle stazioni della Rete Mediterranea per l'esercizio dal 1 luglio 1887 al 30 giugno 1888.

STAZIONI	INCASSO
Roma	L. 6,094,597.55
Milano	5,716,395.65
Bologna	4,239,021.48
Venezia	4,116,880.66
Firenze	4,110,598.26
Napoli	2,249,012.72
Terni	2,241,036.54
Verona	2,004,440.22
Udine	1,831,518 98
Barletta	1,631,799.55
Padova	1,599,294.81
Bari	1,500,359.36
Ancona	1,500,285.97
Brescia	1,438,120.69
Foggia	1,192,209.08
Modena	1,186,725.12
Bergamo	1,078,396.68
Ferrara	1,038,068.86
Vicenza	919,695.41
Lucca	903,809.97
Parma	862,275.21
Cremona	850,356.25
Treviso	808,093.85
Livorno	793,431.29

STAZIONI		INCASSO
Lecco	L.	700,707.85
Reggio Emilia		684,202.22
Mantova		679,826.52
Pistoia		648,033.46
Piacenza		634,732.51
Arezzo		594,154.49
S. Giovanni Valdarno		538,610.59
Brindisi		531,641.69
Foligno		520,644.47
Ravenna		468,454.64
Lecce		459,269.79
Perugia		449,671.48
Benevento		447,219.80
Forlì		439,953.39
Trani		425,519.06
Prato		390,109.53
Lodi		387,576.96
Aquila		385,267.11
Rimini		383,024.90
Mestre		379,275.91
Faenza		363,754.55
Rovigo		359,847.27
Pisa		349,732.73
Molfetta		325,654.41
Perdenone		323,722.55
Castellamare Adriatico		323,307.03
Lugo		316,675.68
Caserta		315,414.32
Pesaro		304,574.56
Codogno		302,088.04
S. Severo		298,885.53
Sinigallia		296,431.61
Spoleto		290,922.61
Campobasso		290,217.18
Iesi		281,591.41
Monselice		272,351.30
Fano		268,374.49
Palazzolo		267,762.90
Solmona		260,797.25
Belluno		260,658.33
Chieti		257,288.00
Cesena		253,528.52
Treviglio		252,649.42
Casarsa		247,959.17
Conegliano		244,483.65
Cerignola		238,817.01
Taranto		232,199.22
Ascoli Piceno		225,362.37
Falconara		224,205.57
Pescara		217,402.96
Macerata		215,750.35
Vergato		213,379.65
Porto S. Giorgio		208,656 34
Fabriano		207,035.18
Bisceglie		205,270.12
Legnago		205,232.62
Pracchia		192,759.29
Montevarchi		190,289.02
Viterbo		190,243.06
Ponte S. Giovanni		187,026.40
Rieti		185,982.76
Teramo		184,473,20
Pavia		182,088.41
Orvieto		182,081.51
Imola		178,375.00
Desenzano		178,161.11
Vasto		175,786.59
Maddaloni		170,127.27
S. Benedetto del Tronto		167,331.47
Pontebba		165,957.90
Fornovo		165,087.74
S. Severino Marche		160,871.76
Crema	L.	159,520.10
Cassano		158,161.01
Pescia		155,249.74
Pontassieve		153,724.16
Aversa		149,401.85
Borgo S. Donnino		148,426.07
Termoli		145,365.25
Bagni della Porretta		144,718 98
Porto Civitanova		144,257,42
Trinitapoli		144,163.91
Lonigo		142,007.90
Fossato		141,045.32
Codroipo		140,115.30
Cattolica		139,790.82
Giulianova		137,229.29
Badia		136,688.71
Adria		131,829.07
Chiaravalle		129,486.92
Figline		127,502.25
Sondrio		126,972 55
S. Bonifacio		125,897.86
Casoria-Afragola		124,963.87
Chiusi		124,533.45
Fratta-Grumo		123,972.94
S. Martino Buonalbergo		123,324.93
Feltre		123,247.65
Casalpusterlengo		122,962.05
Sesto		122,328.90
Ortona		120,785.75
Carpi		119,997.25
S. Pietro in Casale		119,711.00
Pontelagoscuro		119,210.96
Tavernelle		118,084.86
Stazione per la Carnia		118,016.56
Narni		116,772.01
Orte		113,512.23
S. Vito Lanciano		112,120.45
Porto Recanati		110,054.73
Melegnano		109,671.28
Sacile		107,414.66
Tortoreto		103,150 93
Maglie		102,575.78
Osimo		100,211,07
Fasano		100,178.38
Soresina		100,010.95

I RACCORDAMENTI
DELLE FERROVIE ORIENTALI
(Austria-Ungheria, Serbia, Bulgaria, Turchia)

La questione tecnico-economico-politica delle ferrovie orientali e dei loro raccordamenti — da Budapest a Nisch e Costantinopoli, da una parte, e da Budapest a Nisch e Salonico, dall'altra — è ormai un argomento che fu amplissimamente trattato nel lungo periodo degli studi e lavori ferroviari e durante il corso dei negoziati diplomatici. Nè mai il *Monitore* tralasciò, secondo opportunità di questi e quelli, di fornire ai suoi lettori notizie ed informazioni in proposito.

E pur, per la moltiplicità dei progetti, per il numero delle linee appartenenti ai diversi Stati, per la durata dei lavori di costruzione, per le intricate vicende economiche e politiche di così importante ferrovia internazionale europea, crediamo opportuna cosa il riassumere in breve ed

ordinata esposizione, le principali notizie tecnico-topografico-economico-politiche che riguardano complessivamente tale ferrovia, dal suo inizio alla sua apertura.

Circa questa rimandiamo i nostri lettori a quanto ne abbiamo detto nel numero precedente, tanto sulla festevole inaugurazione del tronco Ichtiman-Bellova, fatta di suo pieno arbitrio dal governo bulgaro, quanto sul percorso del treno inaugurale diretto da Budapest a Costantinopoli.

Costruzione.

É a Budapest che devesi porre la testa di linea — come dicesi comunemente — di questa ferrovia internazionale, chè a Budapest appunto si allaccia col sistema delle ferrovie dell'Europa Centrale.

Tale, d'altronde, fu il preciso concetto della *Conférence à quatre* (cioè Austria-Ungheria, Turchia, Serbia e Bulgaria) che il 9 maggio 1883, giusta il trattato di Berlino, stabilì le condizioni generali per le linee di raccordamento delle ferrovie orientali.

Giusta il convenuto, tutte le linee di comunicazione diretta, verso Salonico da una parte e verso Costantinopoli dall'altra, avrebbero dovuto essere aperte all'esercizio sin dal 16 ottobre 1886; ma il colpo di Stato di Filippopoli e la susseguita guerra serbo-bulgara ritardarono l'esecuzione delle opere incominciate.

Vediamo ora quali patti contrassero le quattro potenze e come esse li abbiano adempiuti. Su questo secondo proposito dobbiamo premettere come, per circostanze speciali e speciali avvenimenti politici a tutti noti, tali patti sieno stati davvero ben inegualmente mantenuti dai diversi interessati.

L'Austria-Ungheria si era obbligata a costruire una linea ferroviaria da Budapest al confine della Serbia, cioè fino a Belgrado; la Serbia quella da Belgrado per Nisch fino a Pirot e da Nisch per Vranja fino al confine turco; la Bulgaria la linea per Czaribrod e Sofia fino a Vakarel; la Turchia infine una linea per congiungere quella di Costantinopoli-Bellova presso Vakarel con la ferrovia bulgara ed un'altra, cioè quella di Vranja-Usküb-Salonico colla linea Mitroviczka-Salonico.

L'Austria stette ai patti del programma e la linea da Budapest a Belgrado, lunga 352 chilometri, fu, compreso il ponte sulla Sava costrutto dai due governi ungherese e serbo, aperta all'esercizio il 15 settembre 1884.

Sul territorio della Serbia la linea da Belgrado a Nisch, lunga 244 chilometri, fu inaugurata nel novembre 1884. Nisch è il punto di biforcazione delle due linee, l'una verso Salonico e l'altra verso Costantinopoli. Nella prima, la sezione Nisch-Vranja, lunga 122 chilometri, fu aperta alla fine del 1886; nella seconda, la sezione Nisch-Pirot, lunga 95 chilometri, fu aperta nell'ottobre 1887 ed il prolungamento da Pirot a Czaribrod (territorio bulgaro), lungo 10 chilometri, fu aperto nel luglio scorso. Per la Serbia bisogna tener conto che il ritardo dipendette dal fallimento Bontoux e dalla guerra colla Bulgaria.

La Bulgaria dovette procedere più a rilento nella costruzione della linea assuntasi. Di questa, ossia da Czaribrod a Sofia e Vakarel lunga 114 chilometri, ebbe l'impresa la Società Nazionale che l'ha aperta all'esercizio il 13 scorso luglio. Il prolungamento sul territorio della Rumelia ossia il tratto Vakarel-Bellova, lungo 44 chilometri, fu costrutto per conto del governo ottomano che all'epoca della « Conferenza a quattro » aveva non solo la sovranità, ma anche il possesso della Rumelia. Fra le altre conseguenze dei seguiti avvenimenti politici e dei mutati rapporti tra Bulgaria e Turchia nella intermedia Rumelia, dobbiamo annoverare anche la festevole apertura del tronco Vakarel-Bellova fatta di suo pieno arbitrio dal governo bulgaro il 13 luglio scorso, benchè tale linea, come abbiamo ampiamente narrato nel numero precedente, sia stata costrutta per conto del governo turco da una Società costituita con capitali francesi.

La Turchia affidò la costruzione delle sue due seguenti linee alla *Société des Raccordements* che pose termine ai suoi lavori verso la fine del 1887. La linea da Bellova a Costantinopoli, per Filippopoli e Adrianopoli, è lunga 562 chilometri ed è da lungo tempo tenuta in esercizio dalla Società dei Raccordamenti, presieduta dal barone Hirsch.

La diramazione da Nisch a Salonico, di spettanza della Turchia, fu aperta per tronchi all'esercizio; il primo, Nisch-Vranja, lungo 122 chilometri, fu aperto verso la fine del 1886; quello Vranja-Uskub, lungo 90 chilometri, il 18 maggio 1888; l'ultimo Uskub-Salonico, lungo 244 chilometri, è esercito dalla Compagnia delle ferrovie Orientali.

Questa, in breve è la storia della costruzione delle ferrovie balcaniche, grazie a cui i 1052 chilometri di strada da Budapest a Salonico si percorrono oggi in circa 30 ore, mentre la distanza di 1425 chilometri da Budapest a Costantinopoli non richiede che 38 o 40 ore di viaggio.

Volgendo l'occhio sulla rete ferroviaria balcanica e suoi raccordamenti, in una carta topografica, vi si scorge tosto la configurazione di un gran bidente o forca campestre posata da nord a sud. Il manico è costituito dalla linea Budapest-Belgrado-Nisch; ne sono i due rebbi: quello est, la linea Nisch-Sofia-Filippopoli-Adrianopoli-Costantinopoli; quello ovest, la linea Nisch-Vranja-Uskub-Salonico.

Esercizio.

Circa l'esercizio internazionale delle due grandi linee orientali — che da Budapest per Nisch diramansi, l'una a Costantinopoli e l'altra a Salonico, non v'ha ora nessun'altra grave contestazione internazionale, eccetto il dissidio tra la Bulgaria e la Turchia per il tronco Vakarel-Bellova sulla ferrovia Budapest-Costantinopoli; dissidio che non accenna a comporsi.

Non ridiremo le ultime fasi di esso perchè si tratta di cosa dei giorni nostri, nei quali intanto è sempre incerto e contradditorio lo svolgimento tra i due Stati e le Società specialmente interessate all'esercizio di questo tronco, divenuto ormai famoso nei fasti ferroviari. Aggiungeremo soltanto come secondo gli ultimi telegrammi, avendo taluna delle Grandi Potenze riconosciuto il diritto della Turchia a riprendere colla forza il tronco Bellova-Vakarel, il Governo ottomano potrebbe forse indursi ad esperire di fatto i proprii diritti.

Crediamo invece opportuna cosa il riepilogare i casi precedenti, che hanno reso intricato e difficile — specialmente sotto l'aspetto finanziario e nei rapporti internazionali — l'esercizio di alcuni tronchi e sopratutto del tronco Vakarel-Bellova sul territorio della Rumelia.

Dobbiamo perciò occuparci specialmente della Turchia. Secondo le convenzioni del 1872, la Compagnia delle ferrovie Orientali — presieduta, come già abbiamo detto, dal barone Hirsch — aveva il diritto di prelazione all'esercizio del prolungamento delle antiche linee turche.

Sono cose ormai risapute le lunghe questioni finanziarie tra il Governo ottomano ed il barone Hirsch e il relativo arbitraggio pronunciato su di esse. Mentre queste dibattevansi, i Governi serbo ed ottomano si posero d'accordo per l'apertura della linea Belgrado-Nisch-Vranja-Salonico la quale non tocca il territorio bulgaro. Su tale accordo il barone Hirsch fece le sue ampie riserve.

Inoltre il 25 febbraio scorso fu fatta una convenzione tra il Governo ottomano e la Società dei raccordamenti per l'esercizio provvisorio delle linee da essa costrutte, ossia da Uskub a Vranja sulla ferrovia di Salonico e del tronco Bellova-Vakarel sulla ferrovia di Costantinopoli.

Quando il 18 scorso maggio ebbe luogo la solenne inaugurazione della ferrovia di Salonico, fu appunto la Società dei raccordamenti che assunse l' esercizio del tronco di raccordo; e ciò le fu tanto più facile perchè essa potè usare il materiale mobile della Compagnia ferroviaria dello Stato serbo, la quale è costituita cogli stessi elementi finanziari della Società dei raccordamenti. Per lo esercizio adunque della ferrovia di Salonico non vi ebbero grandi difficoltà, ma soltanto riserve e proteste da regolarsi in seguito.

Tanta facilità non avvenne per la ferrovia di Costantinopoli; e ciò per causa appunto del tronco Bellova-Vakarel.

Abbiamo già detto che le convenzioni del 1872 davano diritto al barone Hirsch di assumere l'esercizio di questo tronco, ma egli non se ne fece premura. In tale stato di cose, il Governo ottomano, che al fine di giugno del corrente anno aveva già ricevuto questo tronco in consegna dalla Società costruttrice, ossia dalla Società dei raccordamenti, diede attuazione alla convenzione del 25 scorso febbraio, offrendo alla Società medesima di incaricarsi dell'esercizio del famoso tronco Bellova-Vakarel.

Questa accettò la proposta, ma si trovò nell' impossibilità materiale di attuarla. La Società delle ferrovie Orientali — che aveva l'esercizio della linea, a sud, verso Costantinopoli — non gli concesse l'uso del proprio materiale mobile; e lo Stato Bulgaro — proprietario del tronco, a nord, verso Nisch — si oppose al passaggio, sul proprio tronco, del materiale mobile che la Società delle ferrovie Serbe era disposta ad inviare a Vakarel a disposizione della Società dei raccordamenti per l'esercizio del tronco Vakarel-Bellova.

Fu allora, cioè il 15 scorso luglio, che lo Stato Bulgaro ha fatto quel memorando colpo di testa, del quale abbiamo ampiamente narrato nel numero precedente ed accennato nel presente. Ne susseguirono note e proteste di Società e Governi e specialmente da parte del Governo ottomano, e corsero notizie di diversi accomodamenti tra il Governo ottomano ed il Governo bulgaro, tra il Governo ottomano e la Società dei raccordamenti tra il Governo ottomano e la Società delle ferrovie Orientali. Ma fino ad ora non pare siasi stipulata una definitiva ed officiale convenzione circa l' esercizio parziale di questo tronco della grande linea internazionale Budapest-Belgrado-Nisch-Sofia-Vakarel - Bellova - Filippopoli - Adrianopoli - Costantinopoli.

Di certo, per ora, non v'ha che il seguente fatto: cotesta grande linea internazionale è aperta da lunedì 13 corrente all' esercizio, ponendo così Costantinopoli in comunicazione diretta coll'Europa Centrale.

Passando infine nel campo delle tariffe e dei regolamenti per l'esercizio delle diverse linee delle due grandi ferrovie orientali da Budapest a Costantinopoli e da Budapest a Salonico, annunciamo che le conferenze tra i delegati delle diverse linee sono state riprese, dopo che erano state rinviate dalla prima sessione dello scorso maggio. È difficile il poter stabilire un accordo tra tante e diverse Amministrazioni; e sino ad ora sono state risolte poche questioni.

Fu ammesso il principio delle distanze virtuali e quello di tenere speciale conto delle forti salite e delle curve sui tronchi Bellova-Vakarel e Uskub-Vranja. A tale scopo fu ammesso un maggior percorso di 10 chilometri per il primo tronco e di 16 chilometri per il secondo.

Per il servizio diretto dei viaggiatori da Vienna a Costantinopoli od a Salonico, fu adottata la tariffa chilometrica di 12 centesimi per la 1ª classe, di 8 per la 2ª e di 6 per la 3ª; fu accordata la franchigia del bagaglio sino a 30 chilogrammi.

In conformità alle decisioni prese dalla « Conferenza a quattro » saranno attuati, tra Vienna e Costantinopoli, ogni giorno e nei due sensi, due treni colla velocità minima di 35 chilometri all'ora.

Provvisoriamente fu adottato il seguente orario: partenza da Vienna alle ore 8 ant., arrivo a Costantinopoli il secondo giorno alle ore 7.30 ant.; partenza da Vienna per Salonico alle ore 8 ant., arrivo a Salonico la dimane alle ore 7.15 pom. Il primo tragitto è di 48 ore, il secondo di 36.

Il servizio postale internazionale — in seguito ad un accomodamento speciale fra l'Austria-Ungheria e la Bulgaria — sarebbe regolato nella maniera seguente: La posta bulgara consegnerà tutti i giorni a Hermanly (frontiera turco-rumeliota) tutte le valigie postali d'Europa ad un corriere speciale dell'Amministrazione austriaca; e questo corriere le porterà a Costantinopoli, ove esse saranno suddivise, secondo la loro provenienza, fra i vari uffici postali stranieri.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Emissione nuove azioni Mediterranea.

Nella seduta di ieri (24) il Comitato della Società per le strade ferrate del Mediterraneo ha ripreso in esame il programma per l'emissione delle 90,000 azioni nuove, che verrà sottoposto all' approvazione del Consiglio d' Amministrazione nell' adunanza del 28 corrente, e tosto dopo pubblicato.

Sappiamo che il termine per la dichiarazione di opzione da parte dei possessori delle azioni già in circolazione verrà stabilito dal 25 settembre al primo

ottobre p. v. Contemporaneamente all' opzione dovrà essere versato il primo decimo sull' importo delle nuove azioni: due altri decimi saranno pagati entro l'anno corrente; gli altri sette alle epoche da stabilirsi più tardi, per modo però che le azioni nuove siano in ogni caso liberate interamente al 30 giugno 1890.

><

Sentenza favorevole alla Cassa-Pensioni A. I.

Sappiamo che la Corte d'Appello di Milano, confermando la sentenza già data dal Tribunale Civile nella causa tra il Fisco e la Cassa Pensioni ex-Alta Italia, ha giudicato non potersi quel sodalizio assoggettare alla tassa di manomorta e dover quindi l'erario rifondergli la somma di L. 73,140.48, a tale titolo indebitamente percetta per l'anno 1886, cogli interessi legali dal giorno del pagamento.

Siamo lieti di questo risultato, certo molto importante per gli impiegati ferroviari ascritti a quell'istituto, il quale avrebbe sofferto non lieve pregiudizio se la pretesa del Fisco fosse stata riconosciuta giusta.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto esecutivo del quarto tronco della linea di 3ª categoria Aulla-Lucca, compreso fra Ponte di Campia e Castelnuovo, della lunghezza di m. 8,325.08 e dello importo complessivo di L. 7,297,000, comprese le spese generali.

Su di questo progetto daremo parecchi ragguagli in un prossimo numero del *Monitore.*

><

Ferrovia Verona-Caprino.

Ci informano da Verona che durante lo scorso mese di luglio i lavori di costruzione della linea da Verona a Caprino hanno preso un considerevole sviluppo, segnatamente per quanto riguarda i movimenti di terra per la formazione della sede stradale. Anche gli altri lavori furono però spinti con lodevole alacrità. Per l'armamento della linea, in complesso, sono approvvigionati in diversi cantieri tutti i materiali metallici occorrenti e parte anche delle traverse. Per la massicciata si sta approvvigionando la ghiaia la quale si escava dalla trincea di Ponton e lungo la linea nella Valle del Tasso.

><

Ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro.

Pure da Verona riceviamo le seguenti informazioni sui lavori di costruzione della linea Udine-Palmanova-Portogruaro I primi due tronchi, cioè da Udine a San Giorgio di Nogaro, sono ultimati e dei medesimi è imminente l'apertura all'esercizio.

Nella parte restante della linea, ossia da San Giorgio di Nogaro a Portogruaro, i lavori proseguono attivamente, di modo che la massima parte delle opere d'arte e dei fabbricati nella loro parte principale trovansi ultimati. Il ponte metallico sullo Stella trovasi già varato, ed in gran parte è anche varato quello sul Tagliamento.

Dell'armamento ne furono eseguiti alcuni chilom. di posa sulla piattaforma stradale, e si è anche intrapreso il trasporto della ghiaia per la relativa massicciata. In sostanza tutto fa ritenere che anche questa parte della linea non tarderà molto ad essere ultimata.

><

Ferrovia Verona-Ala.

La Società delle strade ferrate Meridionali ha compilato e sottoposto all'approvazione governativa un progetto col quale si provvede alla parziale ricostruzione di opere d'arte ed all'esecuzione dei relativi parapetti, lungo la linea Verona-Ala e precisamente nel tronco compreso fra il Bivio-Tirolo ed il confine Tirolese. La spesa considerata nella perizia annessa al progetto ascende a L. 121,834.25.

><

Nuova Stazione sulla linea Orte-Foligno.

La Società predetta ha inoltre compiuto e sottoposto ad approvazione un progetto relativo all'impianto di una nuova stazione lungo la linea Orte-Foligno-Falconara, e precisamente al km. 150+550 fra le stazioni di Spoleto e di Trevi. La nuova stazione prenderà il nome di Campello, e per la sua costruzione occorrerà una spesa di L. 96,518 non tenuto conto del costo del materiale metallico d'armamento.

><

Materiale mobile per l'Adriatica.

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici regolare proposta per la provvista di materiale mobile da assegnarsi sul fondo stanziato a carico delle linee complementari. La fornitura di cui trattasi comprende il seguente materiale:

1° *lotto:* N. 50 carri aperti (serie V.) senza freno; 2° *lotto:* N. 30 bagagliai, dei quali n. 24 della serie D.ᵛ con freno a vuoto e n. 6 della serie D. U. con un compartimento per servizio postale; 3° *lotto:* N. 24 carrozze di 1ª classe, senza freno, di cui n. 12 della serie A.ᵛ e le altre 12 della serie A. R.ᵛ; 4° *lotto:* N. 30 carrozze miste di 1ª e 2ª classe, delle quali n. 6 della serie A. B. R.ᵛ senza freno e n. 24 della stessa serie, ma con freno.

La spesa preventivata per la detta provvista ammonta a L. 1,150,000 e la sua ripartizione fra i diversi lotti, risulta come segue:

1° lotto	L.	145,000
2° lotto	»	198,600
3° lotto	»	340,800
4° lotto	»	416,400
Totale . .	L.	1,100,800
Studî, sorveglianza ed imprevisti	»	49,200
Totale come sopra	L.	1,150,000

La preaccennata proposta d'acquisto di materiale, unitamente a quella della quale abbiamo dato i dettagli nel *Monitore* della penultima settimana, è stata approvata dal Comitato superiore delle strade ferrate.

><

Progetti della Mediterranea.

Fra i progetti per l'esecuzione di lavori sulle linee in esercizio, presentati all' approvazione governativa dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, meritano di essere menzionati i seguenti:

1. progetto relativo ai lavori e provviste occor-

renti per completare il rinnovamento delle lamiere di ferro ondulate e galvanizzate per la copertura della grande tettoia interna della stazione di Roma. Il preventivo della spesa occorrente ammonta a L. 55,000;

2. progetto dei lavori di ricostruzione di una scogliera a difesa di due ponti situati rispettivamente ai chilom. 114,685 e 116,160 della linea da Napoli a Metaponto; pei quali lavori è prevista la spesa di L. 25,000;

3. progetto per il rinforzo delle scogliere negli argini regolatori a monte del ponte sulla Bormida presso Alessandria. La spesa che si ritiene necessaria per l'esecuzione del lavoro, rileva a L. 23,650;

4. progetto di rifacimento in acciaio di m. 1,972 di binario e di n. 6 scambi semplici, in alcune stazioni della ferrovia ligure di Levante. La spesa necessaria, compreso il costo del materiale metallico di armamento, ascende a L. 64,414.81.

5. progetto per l'esecuzione nella stazione di Certosa: di un magazzino per le merci, di un binario morto; di lavori d'ampliamento del piano caricatore; dell'impianto di una bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate, e di una sagoma-limite. La spesa preventivata per l'esecuzione dei preindicati lavori ascende a L. 20,600.

><

Aggiudicazioni di gare.

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato generale ha aggiudicato definitivamente:

Alla Ditta Lori Tito di Firenze i lavori di sistemazione degli scoli nei piazzali della grande e piccola velocità a Roma Termini, col ribasso del 20.07 per cento sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Luigi Ferrario il ricambio della copertura al magazzino merci piccola velocità in stazione di Novara.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 1,300 per impianto dell'illuminazione a gaz nel capannone merci a grande velocità della stazione di Pisa-Centrale;

L. 2,125.26 per fornitura di macchinario per le officine di riparazione di Milano:

L. 1,286 per applicazione del freno Westinghouse ad una carrozza salone.

><

Con Decreto Ministeriale venne approvato, in base al progetto presentato dalla Società del Mediterraneo, il rifacimento in acciaio di m. 7932 di binario in ferro nella linea Napoli-Eboli e di tre deviatoi in stazione di Montecorvino, ed autorizzata la relativa spesa di L. 64,500.

><

Apertura di Gara.

Sappiamo che in data 18 andante dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo venne aperta la gara per appalto dei lavori di ristauro della tettoia viaggiatori in stazione di Savigliano. L'importo è di L. 11,000; il dissuggellamento delle offerte avrà luogo alle 10 ant., del 27 corrente mese.

><

Nella seduta tenutasi il 24 andante dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri approvati i seguenti *contratti*:

Colla Ditta Agusti Giovanni d'Arquata per fornitura massi occorrenti per l'esecuzione delle opere di sistemazione del Tanaro presso la stazione d'Annone;

Colla Ditta Malgarini Carlo di Taggia per costruzione d'un manufatto fra le stazioni di Loano e di Borghetto S. Spirito;

Colla Ditta Ferdinando Zanoletti di Milano per fornitura di 4000 fogli di bandoni stagnati e di kg. 40,000 di piombo in pani;

Colla Ditta Taverna Luigi d'Alessandria per gettata massi a presidio dell'argine a monte del ponte sulla Bormida, lungo la linea Alessandria-Genova:

Colla Ditta Fratelli Boehler e C. di Vienna per fornitura di kg. 20,000 di acciaio fuso per attrezzi.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa essere approvata la proposta di transazione di due vertenze sollevate dall'Impresa Amori, costruttrice del tronco San Severino-Tolentino, nella ferrovia Macerata-Albacina, in ordine ai prezzi da applicarsi alla muratura in pietra lavorata;

2. Che possa essere approvato il progetto di contratto concordato con la Società esercente le strade ferrate dell'Adriatico, per la esecuzione a rimborso di spesa dei lavori di ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di San Giovanni in Croce, lungo la ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

3. Che possa essere approvato, per quanto riguarda il riparto della relativa spesa fra le diverse linee che fanno capo alla stazione di Mantova, il progetto dei lavori di ampliamento di questa stazione, presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali;

4. Che si possa approvare la perizia della maggiore spesa occorrente per l'ultimazione dei lavori di una condotta d'acqua al rifornitore della stazione di Cefalù, nel tronco Cefalù-Lascari, della ferrovia Messina-Patti-Cerda, nonchè l'atto di sottomissione della Impresa costruttrice;

5. Che si possa approvare, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, assegnando il termine di quattro anni per il compimento dei lavori, il progetto dei lavori di ampliamento della stazione di Borgosesia, nella ferrovia da Novara a Varallo, per i quali è preventivata la spesa di L. 127,500;

6. Che, ammessa la trattativa privata per le forniture già fatte e per quelle che si dovranno fare in avvenire dei mobili, attrezzi ed oggetti di prima dotazione delle linee ferroviarie costruite e da costruire direttamente dallo Stato, debbano però osservarsi le norme del regolamento di contabilità generale;

7. Che possa essere accolta la domanda della Società esercente le strade ferrate della Sicilia per la rinnovazione della dichiarazione di pubblica utilità di alcune opere contemplate nel progetto da essa studiato per l'ampliamento della stazione di Assaro nella linea da Catania a Licata;

8. Che si possano approvare gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di costruzione del tronco Cava Manara-Cava Carbonara, della ferrovia Vercelli-Mortara-Pavia, eseguiti dalla Impresa Lentati, nonchè l'atto di transazione concordato cogli Eredi della Impresa medesima per la definizione da questa sollevata per molteplici maggiori compensi domandati;

9. Che possa essere approvato il progetto presentato dalla Società esercente le strade ferrate dell'Adriatico per la costruzione di un secondo binario indipendente fra Lucca e Cerasomma, sulla linea in esercizio Pistoia-Pisa, in servizio della ferrovia Lucca-Viareggio, con la presunta spesa di L. 556,000;

10. Che si possa approvare il progetto di transazione concordato con la Impresa Galeazzi Giovanni e Raffaele Fuschini, relativo a vertenze insorte per la costruzione dei lavori al terrapieno della ferrovia nel tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini dal Rubicone a Rimini.

><

Orari invernali.

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha interessato il R. Ispettorato generale a provvedere a che, come di consueto, vengano riuniti a conferenza i Delegati delle varie Amministrazioni interessate, onde di comune accordo studiare gli orarî da attivarsi nella prossima stagione invernale per le corse sui laghi Maggiore, di Como, di Lecco e di Lugano, e delle ferrovie e diligenze italiane e svizzere ai medesimi affluenti.

><

Tariffe.

I Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici hanno, con recente decreto, approvata la proposta fatta dalla Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo, anche in nome e per conto delle due reti Adriatica e Sicula, relativa a modificazioni in via di esperimento e per la durata di un anno, alla nomenclatura delle vigenti tariffe ed all'articolo 68 delle vigenti tariffe e condizioni pel trasporto delle merci in ferrovia, da applicarsi in servizio interno delle reti Mediterranea ed Adriatica ed in servizio cumulativo delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Con le suaccennate modificazioni il commercio conseguirà il vantaggio di poter ammettere al beneficio dei trasporti stabiliti pei *fusti di ritorno* anche i fusti usati, quantunque *non di ritorno.*

><

Siamo informati che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali, di comune accordo con quelle delle ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentata all'approvazione governativa la seguente proposta:

a) aggiunta nella nomenclatura della tariffa italiana della voce *vasellina pura*, assegnando alla medesima la classe prima;

b) aggiunta nella nomenclatura della tariffa stessa della voce *vasellina impura*, rimandandola per la classificazione alla voce: grassi minerali per macchine;

c) autorizzazione di fare analoghe aggiunte alla tariffa internazionale, assegnando a ciascun prodotto la classificazione corrispondente a quella della tariffa italiana, cioè: *Vasellina pura*, classe 1ª della tariffa generale, e tariffa speciale n. 1 per spedizioni senza condizione di peso; *Vasellina impura*, classe IV della tariffa generale e le tariffe 6 e 31, rispettivamente per le spedizioni senza condizione di peso, e per quelle a vagone completo di almeno 5000 chilog.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 105,000 per rifacimento in acciaio di m. 11,925 di binario dal tronco Rapolano-Torrita (linea Empoli-Chiusi) fra le progressive 190.480 e 209.324, non tenuto conto del valore del materiale metallico di armamento, calcolato di L. 199,236.66;

2. L. 1,700 per il collocamento in opera di due cordoni telegrafici ad un conduttore nella galleria dell'Orco lungo la linea da Cancello ad Avellino;

3. L. 3,400 per il rifacimento in acciaio di m. 293 di binario e dello scambio in ferro n. 2 nella stazione di Savona-Mare;

4. L. 3,625.10 per la sostituzione di cordone telegrafico ad un conduttore agli attuali fili scoperti in alcune gallerie della linea da Genova a Spezia;

5. L. 5,300 per provvedere alla sostituzione di una piattaforma di m. 4, con altra di m. 4.50 in stazione di Novi-Ligure;

6. L. 1,500 per provvedere al rifacimento con guide di acciaio di 2 deviatoi, modello 2 in ferro, nella stazione di Avigliana;

7. L. 1,550 per migliorare la disposizione interna degli uffici nella stazione di Camnago;

8. L. 1,260 per l'impianto di un disco ripetitore al bivio Mondovì, fra le stazioni di Niella e di Carrù, nella linea Savona-Bra;

9. L. 119,000 per il rifacimento con guide in acciaio da m. 9 mod. V⁴ di m. 13,632 di binario fra Firenze e Signa armato con rotaie in ferro da m. 6, non tenuto conto del valore del materiale metallico d'armamento, calcolato di L. 225,068;

10. L. 2,580 per alcuni lavori da eseguirsi nel fabbricato viaggiatori nella stazione di Seregno per potervi disimpegnare il servizio merci a piccola velocità per la linea Novara-Seregno e pel nuovo tronco Usmate-Seregno.

— La predetta Direzione Generale ha inoltre presentato, per l'approvazione, i seguenti *contratti*:

1. Colla ditta Carlo Ercole d'Asti, per ricostruzione saltuaria dei piedritti della galleria di Castagnole, nella linea Castagnole-Asti-Mortara;

2. Colla ditta Gazzano Narciso di Chiavari per lavori di impianto del secondo binario fra Chiavari e Riva, nella linea da Genova a Spezia;

3. Colla ditta Lepori Leopoldo pei lavori d'impianto della fermata delle Guasticcie, lungo la linea da Livorno a Colle Selvetti;

4. Colla ditta Macchi Izar e C. di Milano per la provvista di n. 24,890 bolloni speciali di scambi;

5. Colla ditta Società anonima metallurgica Tardy e Benech di Savona, per la provvista di 750 barre in acciaio fuso per aghi da scambi, modello 2;

6. Colla ditta Gerolamo Ratto fu Giovanni di Pra per la provvista di stecche piane ed a suola per scambi e crociamento del mod. 2. V.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 3,139 per la costruzione di una cancellata in ferro e di un tavolato di abete nel piano caricatore coperto dallo scalo già appartenente alle ferrovie Romane nella stazione di Napoli;

2. L. 6,600 per la sistemazione dei fossi di scolo attraverso al chilom. 14,345 della ferrovia Udine-Pontebba;

3. L. 53,700 per il consolidamento della ferrovia Orte-Chiusi, fra i chilom. 141,361 e 141,600;

4. L. 4,536.50 per l'impianto di un tornio speciale per la lavorazione dei maschi delle ruote nelle officine di Firenze;

5. L. 4,445 per la modificazione del sistema di posa delle barriere di chiusura in tre sezioni di manutenzione in modo da aprirle verso l'esterno della ferrovia.

6. L. 29,150 per la sistemazione della trincea di S. Lucia al chilom. 207,500 della linea Foligno Terontola;

7. L. 15,200 per il consolidamento della trincea Cappelletti al chilom. 281,400 della linea Terontola-Firenze;

8. L. 121,824.35 per la parziale ricostruzione delle opere d'arte e costruzione di parapetti lungo la linea Verona-Peri.

Ferrovie Sicule. — La Direzione della Società delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 20,591 per la costruzione di una tettoia nel cortile del magazzino degli approvvigionamenti in stazione di Palermo;

2. L. 13,900 per la costruzione di un acquedotto-sottopassaggio al chilom. 57,703.75 da Messina, della ferrovia Palermo-Messina;

3. L. 3,238 per il collocamento di un cordone telegrafico in 3 gallerie della linea Palermo-Porto Empedocle.

Ferrovia Foggia-Lucera. — Il 30 corrente alle ore 2 pom. presso la R. Prefettura di Foggia si addiverrà all'appalto, con deliberamento definitivo, dei lavori di completamento per la ferrovia Foggia-Lucera consistenti principalmente nella costruzione di una rimessa locomotive, di una casa cantoniera e di una pensilina metallica nel fabbricato viaggiatori nella stazione di Lucera e in altri lavori in terra e muratura lungo la detta ferrovia per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 100,000. Tutti i sopradetti lavori dovranno essere compiuti nel termine di cinque mesi.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 5000 e quella definitiva in L. 10,000.

Ferrovia Faenza-Firenze. — Domani avrà luogo l'apertura all'esercizio del tronco da Fognano a Marradi.

Questo è lungo chilometri 17,339 e comprende le stazioni di San Cassiano, San Martino e Marradi, le quali verranno abilitate a tutti indistintamente i trasporti: viaggiatori, bagagli e cani; merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità; veicoli e bestiame.

La nuova linea è in continua ascesa con la pendenza massima del 12 per mille.

Il raggio minimo delle curve è di metri 400.

Il costo dell'intero tronco è valutato circa L. 5,000,000, cioè L. 300,000 al chilometro; l'esercizio venne assunto dalla Società delle strade ferrate Meridionali, esercente la rete Adriatica.

Ferrovia Parma-Spezia. — Il 22 corrente fra il Ministero dei Lavori Pubblici ed i rappresentanti delle imprese per la costruzione dei tronchi Fornovo-Solignano e Solignano-Ghiare della ferrovia Parma-Spezia, furono presi i necessari accordi per cui questi due tronchi, lungo l'uno 13,193 metri e l'altro 8760, possano essere al 5 aprile prossimo armati e pronti pel passaggio dei treni.

Il tronco Fornovo-Solignano fu consegnato all'impresa fin dal 5 gennaio 1883 ed avrebbe dovuto essere ultimato pel 5 gennaio 1887. Le piene del Taro ritardarono di molto i lavori.

Il tronco Solignano-Ghiare, il quale comprende diverse opere d'arte ed una galleria di duecento metri con lunghi tratti di muri di sostegno e di scogliere di difesa dall'alveo del Taro, furono consegnati all'impresa fin dal 25 aprile 1884. Ma le piene del Taro resero necessarie delle deviazioni del torrente per rendere possibile la costruzione dei muri; si dovettero costrurre binari di deviazione pel trasporto dei materiali di costruzione, e oltre ciò si riscontrò una roccia friabile come avvenne ai Giovi. Perciò i lavori furono notevolmente ritardati.

Ferrovia Genova Ovada-Acqui-Asti. — É stato definitivamente approvato il tracciato dell'ing. Cervino. Ed intanto, con ordinanza 9 agosto, il prefetto di Alessandria ordinò ai sindaci dei comuni di Alice, Ricaldone, Castelrocchero, Castelletto Molina, Fontanile, Casalotto, Mombaruzzo e Nizza di avvisare i proprietari dei rispettivi comuni che l'ing. Luigi Cauda e suoi dipendenti potranno liberamente introdursi nei loro fondi per procedere ai rilievi e tracciati della ferrovia Genova-Acqui-Asti, in conformità della legge sulla espropriazione per causa di utilità pubblica.

Ferrovia Montesilvano-Penne. — L'ing. Capo dell'Amministrazione provinciale di Teramo ha compilato per tale ferrovia un progetto di massima che ha mandato alla stampa.

La ferrovia misurerebbe 27 chilometri staccandosi a Montesilvano, stazione della Rete Adriatica, per internarsi nella provincia toccando Cappelle, Collecorvino, Moscufo ed altri importanti luoghi della medesima.

La piattaforma stradale ha la larghezza di m. 2.50 tra ciglio e ciglio dell'argine in rilevato; le pendenze variano dal 10 per mille, nei primi 14 chilometri, al 36 per mille nei successivi, nei quali vi hanno eziandio curve col raggio minimo di 80 metri.

La linea dovrebbe essere costrutta a scartamento ridotto di un metro ed armata con rotaie del peso di chilogrammi 18.8 per metro lineare.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di luglio 1888, confrontato con quello dello stesso mese 1887, fu il seguente:

		Luglio 1888	Luglio 1887
Passeggieri trasportati;	Num.	107,000	104,276 —
» introito;	L.	357,000	357,115,54
Bagagli e cadaveri;	Tonn.	440	474 —
» introito;	L.	36,700	36,394.45
Bestiame trasportato;	Capi	1,615	1,473 —
» introito;	L.	7,300	6,210.51
Merce trasportata;	Tonn.	55,000	47,073 —
» introito;	L.	559,000	484,988.61
Introito complessivo;	L.	960,000	884,709.11
» chilometrico;	L.	3,609.02	3,325.97
Spesa complessiva;	L.	420,000	398,181.25
» chilometrica;	L.	1,578.95	1,496.92
Introito netto;	L.	540,000	486,527.86

Nelle spese di esercizio non sono compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio e sono dedotti gli interessi per censi.

Ferrovie Francesi. — *Ferrovie d'interesse locale.* — Il Ministero francese dei Lavori Pubblici ha testè pubblicato i risultati dell'esercizio delle strade ferrate d'interesse locale negli esercizi 1886 e 1887.

Noi ne rassumiamo i dati statistici principali.

Il numero delle Compagnie registrate nella tabella è di 45; fra queste trovano luogo la Compagnia dell'Est e la Compagnia d'Orleans per 102 chilometri di piccole linee, da esse esercitate per titolo di concessione o di affitto.

La lunghezza della rete è data dalla seguente statistica di confronto per i due anni:

Al 31 dicembre 1866	chilometri	1,916
Costrutti nel 1887	»	363
Totale al 31 dicembre 1887	chilometri	2,279

compresivi 46 chilometri di percorso comune con ferrovie di interesse generale. Sul totale poi v' avevano 667 chilometri a scartamento ridotto.

Le spese d'impianto, tenendo conto del materiale mobile e degli interessi del capitale durante la costruzione e prendendo a base la sola rete propria e reale, cioè con deduzione dei chilometri di percorso comune con altre linee, sono rappresentate dal seguente prospetto del biennio:

Anni	Chilometri	Spesa d'impianto complessiva	Spesa d'impianto chilometrica
1886	N. 1,870	L. 256,000,000	L. 137,006
1887	» 2,233	» 287,000,000	» 128,000

Riassumendo nello stesso modo le entrate e le spese di esercizio ed il prodotto netto si hanno i seguenti dati:

Anni	Media dei chilometri	Prodotto brutto dell'esercizio complessivo	Prodotto brutto dell'esercizio chilometrico
1886	N. 1859	L. 9 858,000	L. 5,300
1887	» 2069	» 10,619,000	» 5,147

Anni	Media dei chilometri	Spese dell'esercizio complessive	Spese dell'esercizio chilometriche
1886	N. 1859	L. 8,866,000	L. 4,769
1887	» 2069	» 9,517,000	» 4,600

Anni	Media dei chilometri	Prodotti netti dell'esercizio complessivi	Prodotti netti dell'esercizio chilometrici
1886	N. 1859	L. 953,000	L. 534
1887	» 2069	» 1,131,000	» 547

Due linee soltanto hanno dato risultati soddisfacenti, cioè: la Fourvières-Ouest Lyonnais che con 26 chilometri ha dato un prodotto chilometrico di L. 8,490 e la Bayonne-Biarritz che ha date L. 18,526 per chilometro. Per le altre 43 Compagnie si constata un prodotto superiore alle 4,000 lire per 68 chilometri soltanto; e per 1,109 chilometri i prodotti sono inferiori alle spese. Ciò si verifica specialmente per tutta la rete delle ferrovie economiche e delle ferrovie dipartimentali.

Dalle cifre dei prodotti poste a base di questi calcoli, è già stato tolto l'importo delle imposte pagate allo Stato sui trasporti a grande velocità; importo che nel 1886 fu di lire 672,095 e nel 1887 di L. 696,596.

— *Esercizio delle Strade Ferrate.* — Riportiamo dal *Journal des Transports*: « *Il Petit Journal* ha pubblicato nel suo numero del 14 corrente la nota seguente che noi crediamo interessante di riprodurre:

« Il Governo ricevette vive proteste dalle Camere di Commercio contro la conservazione, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, della Direzione dell'esercizio delle ferrovie.

« I corpi interessati insistono, e non senza ragione, che questo Servizio è essenzialmente commerciale e che perciò gli ingegneri di ponti e strade, i quali lo dirigono, non ne sono sufficientemente competenti. Da ciò deriva il poco ascolto dato sinora, in materia tariffaria, ai reclami presentati dal commercio e dall'industria.

« Le Camere di Commercio credono che, se debba lasciarsi alla Direzione del Ministero dei Lavori Pubblici la costruzione delle strade ferrate, sarebbe logico di assegnare il servizio del loro esercizio al Ministero del Commercio. »

Noi, senza addentrarci punto nel merito della questione come fu posta in Francia, crediamo opportuno osservare che in Italia abbiamo appunto uno speciale Consiglio delle tariffe delle strade ferrate, delle cui proposte ci siamo più volte occupati nel *Monitore*.

Ricordiamo su tal proposito il cenno da noi fatto nel n. 4 (28 gennaio del corrente anno) della proposta presentata all'uopo alla Camera dei Deputati dal Ministro d'Agricoltura e Commercio anche in nome dei suoi colleghi dei Lavori Pubblici e delle Finanze.

Ferrovie e Canali Inglesi. — Ormai il progetto governativo di legge sulle ferrovie e canali « Railway and canal traffic bill » è prossimo ad essere approvato dal Parlamento inglese, avendo già la Camera dei Comuni adottate le modificazioni che la Camera dei Lord, aveva apportate al primitivo testo.

In seguito a tali emendamenti, il *Board of Trade,* cioè lo Stato, ha diritto di controllo e di revisione sulla tariffa pei trasporti e le Compagnie non potranno più che protestare presso la Commissione per le strade ferrate. Questa si comporrà di cinque membri, tre dei quali debbono essere giudici nominati dal Lord Cancelliere d'Inghilterra; gli altri due saranno nominati dal Governo e debbono essere un personaggio del Governo istesso ed un personaggio pratico di cose ferroviarie.

I poteri di questa Commissione sono davvero considerevoli; essendochè essa, oltre decidere su tutte le controversie tra lo Stato e le Compagnie, ha diritto di giudicare su tutti i reclami dei particolari e di assegnare ai medesimi quei risarcimenti di danni di cui la Commissione crederà responsabili le Compagnie.

Un articolo molto combattuto e lungamente discusso — specialmente nella Camera dei Lordi — fu quello che dava facoltà allo Stato di proibire le tariffe di preferenza per le merci straniere; ed ora nel nuovo testo tale facoltà è riservata al Governo in ogni e qualunque circostanza.

Le autorità dei porti marittimi, quando credano che altri porti sieno illegittimamente avvantaggiati dalle tariffe delle Compagnie, avranno diritto di presentare i loro reclami alla Commissione per le ferrovie e chiedere ed ottenere che sia stabilita la eguaglianza nelle condizioni dei trasporti.

Qualsiasi progetto di revisione di tariffe deve essere sottoposto allo Stato quattordici giorni prima della sua promulgazione.

È stabilito il principio dell' uguaglianza delle tariffe dal punto di vista delle distanze; e così, per esempio, le Compagnie che facevano pagare proporzionalmente, o assolutamente, a minor prezzo il trasporto del grano da Liverpool a Londra piuttosto che da Augby a Londra, perchè sulla prima linea il traffico è maggiore che sulla seconda, dovranno stabilire una tariffa uniforme per i due percorsi.

Inoltre è data facoltà al *Board of Trade* ed alla Commissione di rivedere tutte le tariffe di trasporto, diritti di passaggi, ecc. sopra i canali tenuti in esercizio dalle Compagnie ferroviarie in concorrenza colle ferrovie stesse.

È concessa l'autorizzazione infine per il riscatto dei canali ai Consigli provinciali creati colla nuova legge del « local governement reform bill. »

Da qualche deputato era stato dimandato che la legge proposta per le mercanzie si applicasse anche ai viaggiatori; ciò non fu approvato, ma ritornerà all'ordine del giorno.

Ferrovie Americane. — *Estensione delle ferrovie negli Stati Uniti.* — Diamo in ordine decrescente il prospetto dell'estensione, in miglia, delle strade ferrate nei 26 Stati e Territorî della Repubblica federativa degli Stati Uniti che contano un maggior sviluppo ferroviario;

1. Illinois	9,597	14. Dakota	4,440
2. Texas	8,350	15. Colorado	3,768
3. Iowa	8,291	16. California	3,677
4. Kansas	8,119	17. Georgia	3,618
5. Pennsylvania	7,993	18. Alabama	2,801
6. Ohio	7,606	19. Virginia	2,794
7. New-York	7,576	20. Carolina. Nord	2,377
8. Michigam	6,322	21. Arkansas	2,349
9. Indiana	5,813	22. Kentucky	2,378
10. Missouri	5,528	23. Tennessee	2,267
11. Wisconsin	5,226	24. Mississipi	2,210
12. Minnesota	5,019	25. Florida	2,111
13. Nebraska	4,676	26. Massachusetts	2,069

Gli altri 22 Stati e Territori misurano tutti meno di 2,000 miglia di ferrovie ed anzi 10 di essi misurano meno di 1,000 miglia ciascuno.

I cinque Stati della Nuova Inghilterra non contano complessivamente che 6,454 miglia di ferrovie ossia un po' più che lo Stato di Michigam, l'8.o nel precedente prospetto. Questi Stati fanno poco progresso nello sviluppo ferroviario, mentre gli Stati dell' Ovest e del Sud progrediscono a tali passi da avanzare rapidissimamente nell'ordine precedentemente segnato. Il Texas, fra gli altri, tiene ora il secondo posto, e, stante la vastità del suo territorio, arriverà tra poco al primo.

Notizie Diverse

Stazioni ferroviarie Inglesi. — Si contano nel Regno della Gran Brettagna 6,211 stazioni ferroviarie per viaggiatori. Ciò importa approssimativamente una stazione ogni 31,000 m. q. di superficie e ogni 5 chilometri di ferrovia. Il numero medio dei viaggiatori per ciascuna stazione è di 120,750 all'anno.

La nuova Stazione di S.Pancrazio a Londra. — Tutte le linee del Midland Railway fanno capo alla stazione di S. Pancrazio posta nell'interno della città di Londra. Esse servono ad un traffico considerevole per l'importazione di prodotti alimentari e particolarmente delle patate, il consumo delle quali raggiunge, nella metropoli inglese, la cifra di 400,000 tonnellate all'anno.

La primitiva stazione essendo divenuta ormai affatto insufficiente, l'amministrazione si decise, or son tre anni, a crearne presso all'antica una nuova, destinata esclusivamente alle merci; ma siccome molto difficilnente e solo con enormi sacrifici avrebbe potuto procurarsi l'area necessaria (55,000 m.q.) adottò il progetto d'una stazione su due piani, l'inferiore a livello delle strade adiacenti, e la superiore sopportata da colonne di ghisa col pavimento a circa m. 6,50 al di sopra di quello della stazione bassa.

Queste colonne, in numero di 410, sono disposte in file; hanno il diametro di m. 0,60 e si appoggiano su fondazioni in muratura di mattoni della forma di tronchi di piramide a base quadrata e col lato in alto di m. 2,10. Le fondazioni sono state spinte fino a profondità di m. 3,60 a 8,00 al di sotto del piano delle rotaie della stazione inferiore, fino cioè all'argilla di Londra. Su di questa venne steso uno strato di calcestruzzo di cemento Portland sul quale si appoggia la muratura in mattoni. La pressione massima sull'argilla è di Kg. 1,60 per centimetro quadrato.

Le colonne distano l'una dall'altra di m. 10,50 a 15 e sono rilegate alla sommità da travi generalmente ad anima semplice dell'altezza di m. 1,20; per le più lunghe o più cariche si impiegò la forma a cassone. Queste travi ne sostengono altre trasversali rilegate a loro volta da travette a T alte cm. 15, le quali sopportano il pavimento formato da lamiere striate grosse mm. 9 e messe a perfetto contatto fra loro. In queste lamiere furono praticati dei fori ai quali sono avvitati tubi di ferro destinati a raccogliere le acque di pioggia in una condottura generale di scarico.

La stazione inferiore comunica con Ossulston-Street mediante una serie di 14 porte e mediante aperture secondarie colle altre strade adiacenti.

Questa stazione, che, come si è detto, è esclusivamente destinata al servizio delle merci, contiene un gran numero di magazzini, fra i quali sono specialmente da notarsi quelli per le patate ed i legumi. Essi sono in numero di 23 e ciascuno è servito da un binario lungo m. 30 messo in comunicazione mediante piattaforme girevoli coi binari principali. Questi magazzini sporgono colla loro altezza dal pavimento della stazione superiore, al livello della quale presentano un secondo piano destinato pur esso a magazzino.

Le manovre nella stazione inferiore vengono fatte mediante cabestani mossi dall'acqua sotto pressione. Si era pensato da principio di valersi delle locomotive, ma si dovette rinunziarvi per le difficoltà della ventilazione. Un gran numero di grue, esse pure ad acqua sotto pressione, servono al servizio di carico e scarico delle merci. Inoltre quattro elevatori idraulici servono a far passare i vagoni, sieno pieni o vuoti, da una all'altra stazione.

Si è provvisto all'illuminazione della stazione inferiore durante il giorno col lasciare nella copertura un certo numero di lucernari e durante la notte mediante 1800 fiamme a gaz.

Da due strade pubbliche adiacenti alla stazione, le Eusten Road e Phenix Street, due rampe conducono alla stazione superiore, destinata al servizio ordinario. Le rampe fanno capo ad una corsia larga m. 11 e coperta di cristalli, su d'un lato della quale esiste un grande magazzino largo m. 45 e lungo m. 225.

In questo magazzino entrano un certo numero di binari molti obliqui alla direzione dei binari principali, coi quali si raccordano, stante appunto la detta obliquità, senza bisogno di piattaforme giranti.

Nella stazione superiore le manovre si fanno col mezzo di locomotive; vi è tuttavia qualche cabestano ad acqua sotto pressione. destinato a ritirare i vagoni dai montacarichi.

Il progetto di questa stazione a due piani è stato compilato sotto la direzione del sig. S. W. Jonson, ingegnere capo della trazione.

Esportazione del ferro dalla Germania ed importazione in Italia. — Nel n. 20 (19 maggio) abbiamo pubblicato un cenno statistico dell'importazione del ferro e del carbone dalla Germania in Italia durante il primo trimestre del corrente anno; rapportiamo ora i dati dell'importazione del ferro a tutto il primo semestre, comparativamente ad eguale periodo del quinquennio 1884-88, aggiungendovi i dati statistici dell'esportazione complessiva del ferro dalla Germania nella medesima epoca quinquennale.

1.° semestre degli anni	Esportazione dalla Germania	Importazione in Italia
1884	Tonn. 525,259	Tonn. 42,504
1885	» 464,058	» 42,506
1886	» 569,597	» 45,095
1887	» 638,233	» 50,292
1888	» 494,386	» 27,293

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			18 agosto	Agosto 25
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 787	784
»	»	Mediterranee	» 640	639
»	»	Sicule	» —	—
»	»	Sarde (preferenza)	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 540	540
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 251	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 324,50	324,50
»	»	» 2ª emiss.	» 310	310
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 321	321
»	»	Sarde, serie *A*	» 316,50	316,50
»	»	» serie *B*	» 313	313
»	»	» 1879	» 313,50	313,50
»	»	Pontebba	» 463,75	463,50
»	»	Nord-Milano	» 268	268
»	»	Meridionali Austriache	» 303	302,50

VERSAMENTI

Società Anonima della Tramvia a vapore Monza-Trezzo-Bergamo. — Il 15 settembre scade il termine fissato per il versamento dei due decimi (2.o e 3.o).

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le
INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Genio Militare di Messina (3 settembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione e miglioramenti nei fabbricati militari della piazza di Messina dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1891. Importo L. 90,000. Cauzione L. 9000.

Città di Torino (3 settembre, ore 11 ant., fatali). — Appalto per la provvista di metri cubi 202 di ruotaie di pietre granitiche della valle d'Andorno. Importo ridotto L. 105,545 per metro cubo. (V. n. 31 del *Monitore).*

Deputazione Provinciale di Napoli (4 settembre, ore 1 pom. 1.a asta). — Appalto dei lavori di nuovo lastricato di basoli nella strada delle Calabrie in tenimento di Resina, dal Vico Cecere a Lava Fiorillo. Importo L. 120,200. Cauzione provvisoria L. 6010. Cauzione definitiva L. 12,020. Deposito per spese L. 300. Fatali a destinarsi.

R. Prefettura di Roma (6 settembre, ore 11 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di riduzione dei locali e di costruzione di un padiglione in legname ad uso di ginnastica nella Scuola degli allievi guardie di P. S. in Santa Maria della Scala in Roma. Importo ridotto L. 26,379.62. (V. n. 29 del *Monitore).*

R. Prefettura di Padova (6 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di quinquennale manutenzione delle difese con sasso esistenti lungo le sponde destra e sinistra del torrente Brenta, in territorio dei Comuni di Fontaniva, Cittadella, Grantorto e S. Giorgio in Brenta; decorribile il quinquennio dal 1° luglio 1888. Importo L. 14.009 50. Cauzione provvisoria L. 3500. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 1600.

R. Prefettura di Catanzaro (6 settembre, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria, che dall'abitato di San Calogero arriva al fiume Litroma o Calderaio (metri 2210). Importo L. 42,200. Lavori compiuti in tre anni. Cauzione provvisoria L. 2100. Cauzione definitiva L. 4200. Fatali a giorni 15.

R. Prefettura di Avellino (7 settembre, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria del comune di S. Arcangelo Trimonti, denominata di Pazzano, tronco da S. Arcangelo Trimonti a Pieira Stella. Importo L. 92,500. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 9300. Fatali a giorni 15.

Municipio di Sala Consilina (7 settembre, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori di conduttura delle acque potabili, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 0.50 0[0 su L. 130,000. (V. n. 29 del *Monitore).*

Amministrazione Provinciale di Teramo (7 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto quinquennale per la fornitura del brecciame occorrente nella strada Adriatica della contrada Rampigna presso il fiume Pescara al fiume Tronto (m. 56432). Importo annuo L. 12,000. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva L. 1500. Fatali a giorni 15.

R. Prefettura della Provincia di Molise (10 settembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle maggiori opere occorrenti pel completamento del 7.o tronco della strada provinciale di 2.a serie n. 40, compreso tra S. Elia a Pianisi e la comunale di Colletorto. Importo ridotto L. 35,316.58.

R. Prefettura di Padova (10 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine destro del canale di Pontelongo, da Pontelongo a Correzzola, circondario idraulico di Padova. Importo L. 32,527. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 850.

Municipio di Messina (10 settembre, ore 12 merid., 1.a asta). -- Appalto per la esecuzione dei lavori bisognevoli per la costruzione di un pubblico mercato nella piazza Casa Pia. Importo L. 75,000. Lavori compiuti in giorni 360. Cauzione provvisoria L. 7500. Deposito per spese L. 1000. Fatali 25 settembre, ore 12 merid.

R. Prefettura di Rovigo (14 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori d'imbancamento dell'argine destro d'Adige in Drizzagno Boara Superiore nel comune di Boara Polesine. Importo L. 60,754. Cauzione provvisoria Lire 3300. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 600. Lavori compiuti in 70 giorni.

R. Prefettura di Rovigo (15 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori d'imbancamento sistematico a destra d'Adige in Volta Palazzina, Marezzana Angeli e Drizzagno Boara Superiore nei comuni di Concadirame e Boara Polesine. Importo L. 57,470. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 600.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Ascoli Piceno (18 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per la costruzione del tronco di strada provinciale di serie n. 25, compreso fra il ponte sul fosso dell'Inferno e la sponda del torrente Indaco, metri 9235.94. Lavori ultimati in tre anni. Importo L. 308,000. Cauzione provvisoria L. 10,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Campobasso (18 settembre, ore 10 ant., 1° incanto). — Appalto della costruzione di una variante all'ultimo tratto della strada provinciale di 1.a serie n. 13 da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, compreso fra il ponticello sotto la Masseria Felicione e la nuova stazione ferroviaria da costruirsi presso l'attuale casello n. 208 (metri 7181). Importo L. 200,730. Cauzione provvisoria L. 10,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a 15 giorni.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Girgenti (19 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione del 2.o tronco della strada provinciale n. 66, compreso fra il Burrone della Portella e l'abitato di Licata (metri 12,321.10). Importo L. 263,000. Lavori compiuti in tre anni. Cauzione provvisoria L. 17,500. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Id. Id. (19 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione del 3.o tronco della strada Provinciale n. 147, compreso fra S. Giovanni Gemini e S. Stefano Quisquina (metri 18,506). Importo L. 516,130. Lavori compiuti in anni cinque. Cauzione provvisoria L. 26,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Forniture.

Direzione d'Artiglieria e Torpedini - 2.o Dipart. (Napoli). (3 settembre, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione del 1.o incanto). — Provvista di acciaio, gomma elastica, latta, ecc. Importo L. 3365.62. Cauzione L. 680. Deposito per spese lire 250. Fatali 20 settembre, ore 12 merid.

Id. Id. — Provvista di ferraccio in oggetti usati (in rottami). Importo L. 4600. Cauzione L. 920. Deposito per spese L. 300. Fatali 20 settembre, ore 12 merid.

Direzione delle Costruzioni - 2.o Dipart. (Napoli). (3 settembre, ore 12 merid., unico e definitivo). — Costruzione di due pontoni a scafo d'acciaio per trasporto di materiali con accessori diversi. Importo L. 70,000. Cauzione L. 7000. Deposito per spese L. 1800.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth, ha assunto la fornitura di 220,000 arpioni d'armamento per la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1888-89.

Prodotti approssimativi del traffico
*dall'*11 *al* 20 *Agosto* 1888.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4024	4001	+ 23	531	527	+ 4
Media	4024	4001	+ 23	531	522	+ 9
Viaggiatori	1,513,632.13	1,492,130.26	+ 20,901.87	40,548.45	55,722.71	— 15,174.26
Bagagli e Cani	55,320.19	55,173.80	+ 146.39	603.98	1,345.15	— 741.17
Merci a G. V. e P. V. acc.	256,610.32	287,387.37	— 30,777.05	4,225.54	4,999.82	— 774.28
Merci a P. V.	1,417,392.86	1,288,403.79	+ 128,989.07	31,143.53	27,233.70	+ 3,909.83
TOTALE	3,242,355.50	3,123,095.22	+ 119,260.28	76,521.50	89,301.38	— 12,779.88

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 20 *Agosto* 1888

Viaggiatori	7,090,661.46	6,820,179.70	+ 270,421.76	189,898.93	239,888.93	— 50,588.57
Bagagli e Cani	301,013.52	294,633.02	+ 6,380.50	3,375.51	6,644.09	— 3,268.58
Merci a G. V. e P. V. acc.	1,400,918.85	1,438,712.93	— 37,794.08	22,674.65	24,242.79	— 1,568.14
Merci a P. V.	7,394,585.97	7,172,707.29	+ 221,878.68	159,482.14	158,786.78	+ 695.36
TOTALE	16,187,119.80	15,726,232.94	+ 460,886.86	374,832.66	429,562.59	— 54,729,93

Prodotto per chilometro

della decade	805.75	780.58	+ 25.17	144,11	169.45	— 25.34
riassuntivo	4,025.13	3,930.58	+ 94.55	705.90	822.92	— 117.02

(*) La linea Milano-Chiasso (Km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 11 *al* 20 *Agosto* 1888.

	Vicenza-Sobio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	4,933.60	13,779.90	1,213.05	15,591.25	1,576 55	4,339.45	2,111.65	6,036.55	9,639.55	1,900.60	1,711.30	4,290 10	3,765.30
Bagagli e Cani	80 30	438.55	55.80	159.35	5.75	72.20	9. 15	20 65	67.55	22.25	6.25	56.45	30.80
Merci a G. V. ed Accelerata	354.75	4,791.80	103 45	724.45	211.95	520 05	15.10	181.50	195.50	51.70	»	199 60	74.55
Merci a P. V.	3.148 25	4,733 65	1.303,25	738.65	1,205.90	920.05	146.95	116.75	625.00	182.05	»	1,407.40	378.80
TOTALI	8,516.90	23,693.90	2,710 55	17,216.70	3,000.15	5,851.75	2,282.85	6,355.45	10527.60	2.156.60	1,717.45	5,953.55	4,249.45

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

22ª Decade — Dal 1° al 10 agosto 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	1.198.132 65	52.858 73	350.784 18	1.222.524 15	55 596 25	2.879.895 96	3.984 00	722 86
1887	1.140 316 78	51.113 62	285.244 15	1.097.251 16	22.329 88	2.599.255 59	3.980 00	653 08
Differenze nel 1888	+ 57.815 87	— 1.254 89	+ 65.540 03	+ 125.272 99	+ 33 266 37	+ 280 640 37	+ 4 00	+ 69 78
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	21.858.974 93	1.037.201 97	6.837 054 06	26.770.467 76	784.213 30	57.288.002 05	3.982 22	14.385 95
1887	21.148 866 43	1.020.978 43	6.279.448 63	26.328.556 92	838.425 18	55.616.275 59	3.980 00	13.973 94
Differenze nel 1888	+ 710.108 53	+ 16.313 54	+ 557 605 43	+ 441.910 84	— 54.211 88	+ 1.671.726 46	+ 2 22	+ 412 01

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	73.882 20	1.257 20	7.274 70	44.725 85	5.124 70	132.264 85	936 32	141 24
1887	71.318 01	1.948 18	5.900 39	31.114 59	1.122 94	111.404 [illegible]	804 00	138 56
Differenze nel 1888	+ 2.564 39	— 690 98	+ 1.374 31	+ 13.611 26	+ 4.001 76	+ 20.860 74	+ 132 43	+ 2 68
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	979.295 80	23.693 37	127 945 28	826 631 04	32.003 35	1 989.568 24	817 32	2.434 26
1887	888.356 07	21.609 71	98.668 15	664.071 09	34 331 37	1.707.039 39	723 22	2.360 33
Differenze nel 1888	+ 90.939 13	+ 2.083 66	+ 29.277 13	+ 162.556 95	— 2.328 02	+ 282.528 85	+ 94 10	+ 73 93

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	4.694 60	2,527 80	+ 2.116 80	59.466 35	47.097 05	+ 12 369 30
Merci	614 75	556 70	+ 58 05	13.219 05	12.154 28	+ 1.064 77
Introiti diversi	102 20	86 15	+ 16 05	5.476 85	2.803 05	— 227 00
Totali	5.411 55	3.170 65	+ 2.240 90	75.264 45	62.057 38	+ 13.207 07

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

4ª Decade — Dal 1° al 10 agosto 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	100.814 79	1.895 35	14.026 11	101.689 59	1.645 60	220.071 44	606 00	363 15
1887	46 728 25	1 026 70	11.369 50	78.481 33	1.757 37	139.363 15	606 00	229 97
Differenza nel 1888	+ 54.086 54	+ 868 65	+ 2.656 61	+ 23.208 26	— 111 77	+ 80.708 29	»	+ 133 18
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO				
1887-88	414 115 92	8.097 04	62.014 74	352.984 21	6.033 80	843.245 74	606 00	1.391 46
1886-87	283.301 74	6.484 75	53.403 57	312 549 79	7.568 79	633.311 64	606 00	1.094 57
Differenza nel 1888	+ 130.814 18	+ 1.612 29	+ 8.611 17	+ 40.434 45	— 1.534 99	+ 179.934 10	»	+ 296 92

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	4.873 80	57 90	382 35	1.078 82	29 81	6.422 68	64 00	100 35
1887	1.979 59	48 31	355 58	814 30	67 05	3.264 83	62 00	52 66
Differenza nel 1888	+ 2.894 21	+ 9 59	+ 26 77	+ 264 52	— 37 24	+ 3.157 85	+ 2 00	+ 47 69
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO				
1887-88	15 970 54	215 93	1 342 95	4.150 12	120 86	21.800 40	64 00	340 63
1886-87	13.016 42	257 00	1.363 37	2.852 00	204 06	17.692 85	62 00	285 37
Differenza nel 1888	+ 2.954 12	— 41 07	— 20 42	+ 1.298 12	— 83 20	+ 4.107 55	+ 2 00	+ 55 26

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

Sede in Torino — Capitale versato L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema LEGRAND e CALDAIE sistema DE-NAEYER e C.

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia e Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** fu **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

Alzano di Sopra, Nese, Ranica, Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana, Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — Cemento eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — Calce eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — Cemento Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1888 — Tipografia G. Robiola.

ANNO XXI | Sabato, 1° Settembre 1888 | NUM. 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOMMARIO DELLE MATERIE: *Prodotti ferroviari* (*Giugno* 1888). — *Note ed appunti sulle Ferrovie Italiane in esercizio (Rete Adriatica: Traffico delle Stazioni nel* 1887). — *Scontri ferroviari* (*Sistema per evitarli*). — *Ferrovia del Gottardo* (*Sedicesimo rapporto*: *Esercizio* 1887 - *Continuazione*). — *Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Guida degli Azionisti.* — *Avvisi d'Asta.* — *Annunzi.*

PRODOTTI FERROVIARII

Giugno 1888.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di giugno 1888, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1887.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di giugno 1888 ascese a L. 19,895,705, mentre nel giugno 1887 fu di L. 19,359,483, quindi presenta un aumento di L. 536,222.

I suddetti totali sono così divisi:

	1888	1887
Viaggiatori . . .	L. 8,077,112	L. 7,499,329
Bagagli	» 331,631	» 321,719
Merci a grande velocità .	» 2,172,930	» 1,584,594
» a piccola » .	» 8,929,284	» 9,658,048
Introiti diversi . . .	» 384,748	» 295,793
Totale	L. 19,895,705	L. 19,359,483

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1888	1887
Rete Mediterranea . .	L. 10,217,723	L. 10,002,180
» Adriatica	» 8,156,971	» 7,915,372
» Sicula	» 509,572	» 556,940
Ferrovie dello Stato . .	» 90,000	» 81,622
» Sarde . . .	» 185,852	» 157,777
» Diverse . . .	» 735,587	» 645,592
Totale	L. 19,895,705	L. 19,359,483

La differenza poi tra giugno 1888 e giugno 1887 va così ripartita:

	+	−
Rete Mediterranea . .	+ 215,543	
» Adriatica . . .	+ 241,599	
» Sicula		— 47,368
Ferrovie dello Stato . .	+ 8,378	
» Sarde . . .	+ 28,075	
» Diverse . . .	+ 89,995	
Totale	+ 536,222	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di giugno in	L. 19,895,705
aggiungendo quello dei mesi precedenti in .	» 220,125,371
il prodotto generale dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1888 risulta di	L. 240,021,076
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 226,064,789
Per cui si ha l'aumento di	» 13,956,287

Questo aumento generale va poi così ripartito:

	+	−
Rete Mediterranea . .	+ 7,278,827	
» Adriatica . . .	+ 6,672,646	
» Sicula		— 721,915
Ferrovie dello Stato . .	+ 31,725	
» Sarde . . .	+ 100,060	
» Diverse . . .	+ 594,944	
Totale	+ 13,956,287	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1888 fu di chilometri 11,800, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 11,268.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole Reti dal 1° luglio 1887, al 30 giugno 1888, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di giugno	Dal 1 luglio al 30 giugno
Rete Mediterranea . .	2,214	26,131
» Adriatica . .	1,690	21,169
» Sicula . . .	758	10,603
Ferrovie dello Stato . .	642	7,378
» Sarde . .	452	4,229
» Diverse . .	560	7,016

Quindi la media è di L. 1,661 pel detto mese di giugno e L. 20,340 per il periodo dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1888 con una diminuzione di L. 17 per il primo, e un aumento di L. 278 pel secondo, in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linee aperte all'esercizio nel mese di giugno 1888 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linea	Data dell' apertura all'esercizio	Lungh. — Chilom.
Rete Adriatica	San Giovanni in Persiceto-Crevalcore . .	Giugno 9	9
	Totale chilometri mese di giugno		9
	Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1.o luglio 1887 al 30 maggio 1888		341
	Totale generale dal 1º luglio 1887 al 30 giugno 1888		350

NOTE ED APPUNTI SULLE FERROVIE ITALIANE IN ESERCIZIO

(Vedi N. 34).

RETE ADRIATICA

II. Traffico in partenza dalle Stazioni a piccola velocità

Pubblichiamo il prospetto delle 85 stazioni che durante l'anno 1887 ebbero il maggior traffico in partenza oltre le 10,000 tonnellate, nelle diverse categorie di merci, a piccola velocità.

Il numero delle tonnellate da noi indicato è l'importo complessivo del traffico nelle seguenti 24 categorie: cereali, legumi secchi e farine; derrate e materie alimentari; frutta, ortaglie e verdure; acque, bevande e spiriti; coloniali e drogherie; olî vegetali e materie grasse; materie tessili gregge, filate e tessute; radici, semenze, piante, foraggi ed altri prodotti vegetali; prodotti chimici, industriali, e generi medicinali; generi per tinta e per concia; mercerie, chincaglierie, profumerie ed oggetti diversi; stampati, carta ed oggetti di cancelleria; prodotti dell'arte ceramica e vetraria; prodotti animali; minerali, metalliferi e metalli greggi; prodotti dell' industria metallurgica; macchine e meccanismi; legnami greggi e lavorati; materie bituminose, resinose ed olî minerali; terre ed altri minerali non metalliferi; marmi, pietre ed altri materiali da costruzione; combustibili; cascami, avanzi e concimi; merci per conto dello Stato.

Come già nel precedente numero, per il prospetto dell'incasso delle stazioni oltre le 100,000 lire, annotiamo anche per il seguente prospetto del traffico a piccola velocità che le cifre in esso segnate per le stazioni di Roma, Milano, Firenze, Napoli e per tutte le altre comuni alle due reti, Adriatica e Mediterranea, non rappresentano che il traffico spettante alla sola rete Adriatica.

Sarà nostro compito di riassumere poi, quando pubblicheremo uguale prospetto per le stazioni della rete Mediterranea, l'importo spettante ai due traffici nelle stazioni comuni alle due reti.

Il vocabolo « transito, » aggiunto a taluna delle stazioni segna i trasporti da ferrovia a ferrovia.

STAZIONI	Tonnellate
Venezia marittima	175,536
Peri transito	171,317
Monselice	128,811
Livorno marittima	119,439
Venezia S. Lucia	112,096
Bologna	111,179
S. Giovanni Val d'Arno	110,509
Ancona	97,757
Pontebba transito	83,299
Milano	77,976
Paratico	67,922
Bergamo	66,822
Ferrara	58,964
Spoleto	58,799
Ravenna	57,048
Cormons transito	55,961
Brescia	49,472
Palazzolo	48,283
Verona Porta Vescovo	47,856
Barletta	47,511
Terni	44,965
Udine	42,079
Treviso	39,163
Padova	36,542
Roma	33,885
Foggia	33,716
Monterotondo	31,610
Bari	31,288
Lucca	30,753
Saline Margherita di Savoia	28,578
Domegliara	27,466
Firenze Porta al Prato	26,905
Narni	26,390
Cremona	26,101
Vergato	25,835
Trani	25,703
Napoli	25,592
Lecco	25,242
Parma	24,946
Cesena	24,532
Arezzo	23,996
Modena	23,873
Molfetta	22,842
Imola	21,793
S. Severo	20,904
Maddaloni superiore	20,015
Bisceglie	19,650
Vicenza	18,936
Pontelagoscuro	18,513
Orvieto	18,356
Civita Castellana	17,963
S. Giuliano (bagni di)	17,785
Legnago	17,329
Reggio Emilia	16,309
Ortona	16,241
Manfredonia	16,151
S. Bonifacio	15,555
Rezzato	15,451
Attigliano	14,881
Stazione per la Carnia	14,653
S. Antonio Mantovano	13,915
Adria	13,886
Rovigo	13,484
Sieci	13,373
Mantova	13,360
Pontebba stazione	13,141
Badia	12,413
Benevento	12,385
Firenze Porta alla Croce	12,213
S. Vito Lanciano	12,209
Orte	12,176
Pesaro	12,055
Rimini	11,715
Ponte S. Giovanni	11,543
Desenzano	11,462
Gallese	11,424
Ascoli Piceno	11,067
Brindisi Porto	10,942
Colico	10,754
Riola	10,235
Cerignola	10,173
Pistoia	10,070
Chiaravalle	10,062
Castellamare Adriatico	10,040
Este	10,031

SCONTRI FERROVIARI
SISTEMA PER EVITARLI

(Traduzione dal *Memorial de ingenieros militares*)

Il deplorevole accidente, accaduto nello scorso giugno sulla ferrovia Barcellona-Francia, ci ha suggerita l'idea di collocare nella sezione del corpo del genio militare alla Esposizione Universale di Barcellona un sistema molto semplice che potrebbe, a parere nostro, rendere impossibile gli scontri fra i treni sulle strade ferrate.

L'idea fondamentale per arrivare a questo risultato è quella di utilizzare il numeroso personale incaricato della sorveglianza dei binari, ossia i cantonieri, gli agenti preposti ai passaggi a livello e tutti coloro che debbono avvertire i treni di eventuali pericoli.

Per attuare questa idea noi poniamo in ciascuno dei posti occupati da tali sorveglianti un semplice galvanometro e colleghiamo tutti questi posti con una linea affatto simile ad una linea telegrafica. A ciascuna estremità della sezione del binario, limitata da due stazioni, noi poniamo una pila; avendo ciascuna di esse il polo positivo in comunicazione colla terra. Un commutatore a due direzioni dà modo di mettere la linea in comunicazione tanto colla terra che colla pila. Ciò supposto, e sapendo che la deviazione dell'ago di un galvanometro, a destra o sinistra del punto di riposo, ha luogo secondo l'azione della corrente che lo attraversa, non occorre che scrivere sul disco dei diversi galvanometri: *treni ascendenti* da un lato della posizione di riposo dell'ago, e *treni discendenti* dall'altra.

Quando un treno parte da una stazione il capo stazione avvierà la corrente sulla linea sino a che egli riceva avviso dell' arrivo alla stazione seguente. É evidente che durante il percorso del treno su questa sezione del binario, tutti i galvanometri segneranno, per esempio, *treni discendenti* e che perciò tutti i **guardiani** dovranno in questo caso dare il segnale di fermata a tutti i *treni ascendenti* che percorrono il binario medesimo.

Potrebbe accadere che il capo stazione si dimenticasse di annunziare la partenza ed allora il galvanometro segnerebbe *zero*. In questo caso i guardiani fermerebbero il treno che non deve circolare sul binario senza avviso preventivo. Appena il guardiano abbia dato avviso di ciò, il capo stazione potrà riparare alla sua dimenticanza.

Potrebbe del pari accadere che i capi delle due stazioni annunziassero contemporaneamente la partenza dei due treni. In tal caso il galvanometro sarebbe attraversato da due correnti in senso contrario, le quali si paralizzerebbero e perciò conserverebbero gli aghi allo *zero*. Ed i guardiani farebbero di conseguenza fermare i due treni poco oltre le rispettive stazioni di partenza, essendochè si rientrerebbe per amendue i treni nel caso precedente di un treno di cui non fu dato avviso preventivo.

Potrebbe infine accadere che uno sviamento rendesse inapplicabile il circuito elettrico; ed in questo caso, restando fermi a *zero* i galvanometri per mancanza appunto della azione elettrica, i guardiani fermerebbero sempre il treno che non fu preavvisato. In questo ultimo caso, cioè accadendo uno sviamento, i segnali sono effettuati per eccesso di precauzione; ma il segnale necessario non manca mai.

All'ora del passaggio di un treno, i guardiani devono tenere il posto che permetta loro di osservare il galvanometro; e così il pubblico e gli impiegati del treno viaggiano con tutta sicurezza.

L'impianto è semplice; i galvanometri costano circa cinque lire. Per una Compagnia adunque, la cui rete misuri 500 chilometri, la spesa si riduce a quella del filo telegrafico, più 5000 lire, calcolandovi il prezzo dei commutatori e delle pile.

Riassumendo, il sistema si riduce all' ammaestrare i sorveglianti delle strade ferrate a fermare tutti i treni che circolano indebitamente e a non lasciare questo incarico ai soli capi stazione che sono occupatissimi all' ora del passaggio di un treno e che con una sola distrazione possono essere causa di una catastrofe. Affidando invece questo servizio a un grande numero di persone, uno scontro è impossibile. Se il primo guardiano non ferma il treno che circola indebitamente, lo fermerà per certo uno dei successivi; essendochè la distrazione e l'ignoranza dell'uno non apporta di conseguenza la distrazione e l'ignoranza degli altri.

Il procedimento poi, che abbiamo testè spiegato, non necessita alcuna speciale istruzione nei guardiani, perchè il compito loro si riduce ad osservare verso qual parte ha deviato l'ago del galvanometro.

Questo sistema può essere ugualmente applicato agli incrociamenti di linee appartenenti a diverse Compagnie, sostituendo appunto i sistemi attuali il cui impianto è molto costoso e che si fondano sulla fiducia in una sola persona. Per conseguire l' intento basta che i guardiani delle due sezioni che si incrociano sieno avvisati, per mezzo di due galvanometri, della marcia dei treni sulla propria linea e su quella che la attraversa. Quando i due aghi deviano nel medesimo tempo, questi indicheranno l'esistenza di due treni sulla sezione pericolosa; ed in questo caso i guardiani delle due linee dovranno dare il segnale *attenti* ai loro rispettivi treni.

A noi pare che, se questo sistema fosse adottato, sarebbe probabilmente diminuito il numero delle catastrofi di diverso genere che accadono sulle linee ferroviarie e specialmente quelle dovute alla presenza di ostacoli, per cause diverse, sui binari. Il guardiano il quale s'accorge di una causa qualsiasi di pericolo per il treno che si avvicina e teme di non aver tempo a fermarlo, non ha che da intercettare la comunicazione del filo della linea col suo galvanometro. Il circuito elettrico resta immediatamente interrotto e tutti i galvanometri segneranno *zero*; ed in tal caso il treno sarà fermato da uno dei guardiani qualsiasi di quella sezione.

É evidente poi che in tutti i casi che noi abbiamo citati, non v'ha alcun inconveniente a sostituire il segnale d'*attenti* a quello di *fermata dei treni*.

All'Esposizione si sono rappresentate le due stazioni con due posti, dove furono collocati i galvanometri ed i commutatori; un posto intermedio rappresenta il casello di un guardiano. La semplicità del sistema è tale che non v'ebbe bisogno di ricorrere, per la costruzione dei meccanismi, agli specialisti; tutti gli oggetti ed attrezzi necessarî trovansi comunemente in commercio.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Sedicesimo Rapporto

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1887.

— —

(Traduzione del Monitore — *Cont., v. n. 33).*

———

B. — Orari e circolazione dei treni.

Servizio estivo. — Come già nel 1886, i treni direttissimi internazionali 3 e 10 furono compresi nell'orario d'estate insieme coi treni diretti ordinari, i due treni direttissimi si fermavano a Fluelen.

Come nel precedente servizio estivo, i treni diretti 11 e 2 circolarono sulla linea Bellinzona-Chiasso-Bellinzona con una vettura di 3ª classe per il percorso Bellinzona-Milano e viceversa.

Il treno 1 prendeva nelle domeniche la corrispondenza di Zurigo.

Servizio invernale — Dopo lunghi negoziati colle Compagnie interessate, si riuscì a conservare, durante il periodo invernale i treni direttissimi 3 e 10; v' ha dunque ragione a credere che questo servizio internazionale, così importante pel traffico dei viaggiatori sulla linea del Gottardo, è ora assicurato in modo stabile per l'avvenire. In confronto al servizio dell'inverno 1886, la circolazione dei treni diretti ordinari non ha subita alcuna modificazione. Il treno 1 della domenica non aveva più la corrispondenza di Zurigo; invece del treno 55, era il treno 51 che circolava sul percorso Bellinzona-Locarno.

L'affluenza enorme di merci durante il mese di dicembre ha resa neccessaria l'intercalazione di 9 nuovi treni facoltativi; per la medesima causa siamo stati costretti, o almeno a titolo temporaneo, ad organizzare il servizio notturno per il traffico delle merci.

C. — Introiti e statistica del traffico.

	1887	1888	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
A. *Prodotti dei trasporti in ferrovia*:				
I. Viaggiatori . L.	3,706,732.01	3,426,114.44	230,317.57	
II. Bagagli, animali, merci (spese accessorie comprese):				
a) bagagli . . . »	408,019.68	396,440.32	11,609.36	
b) animali . . . »	137,313.20	146,039.21		8,726.01
c) mercanzie d'ogni genere . . . »	7,201,145.43	5,852,581.18	1,348,564.25	
Totale L	11,453,240.32	9,821,475.15	1,331,765.17	
B. *Prodotti diversi* »	399,842.41	347,838.18	52,004,24	
Totale dei prodotti L.	11,853,082.73	10,169,313.33	1,683,769.40	

Aggiungiamo tosto che la lunghezza della ferrovia fu invariabile per l'anno 1886 e per il 1887, in chilometri 266.

Come risulta dal precedente prospetto i *proventi dei trasporti per ferrovia* presentano per il 1887, comparativamente all'esercizio precedente, un maggior valore di L. 1,631,765.17 ossia del 16,61 0[0; essi sono del pari superiori di lire 1,278,835,26 ossia del 12,57 0[0 a quelli del 1885.

La proporzione tra i prodotti dei viaggiatori e quelli del trasporto delle merci è ancora aumentata a favore delle seconde

I prodotti totali dei trasporti per ferrovia si elevano:

	1887	1886
per chilometro di linea L.	43,057.29	36,922.84
» » treno »	5.95	5.64
» giorno »	31,378.74	26,908.15

Se si considerano le entrate mensili, si scorge che il mese di gennaio ha il minore introito in L. 700,440.14 e che il mese di ottobre ha il maggiore in L. 1,175,939.54; l'introito medio mensile è di L. 954,436.69.

Secondo l'usanza, noi abbiamo riuniti i risultati del traffico e degli introiti in otto tabelle annesse a questo rapporto; questi risultati, ci hanno tratto alle seguenti considerazioni.

Per quanto riguarda anzitutto il *servizio dei viaggiatori* il numero totale di questi è salito da 163,296 a 175,595 con un aumento del 7,53 0[0. Questo accrescimento lo si deve specialmente allo stato sanitario ritornato normale in Italia ed alla stagione dei viaggi fattasi favorevole per il bel tempo. — L'aumento maggiore fu sopra i biglietti di semplice corsa in 1ª classe e poi sui biglietti di società, di scuole, d'escursioni e sui biglietti circolari.

Nella proporzione tra le classi si constata un aumento di 1,12 0[0 per la prima classe ed una diminuzione invece di 0,02 per la seconda e del 1,10 0[0 per la terza.

Il numero dei viaggiatori trasportati fu:

	1887	1886
I classe	83,741 — 8.01 0[0	68,458 — 6.89 0[0
II »	295,632 — 28.28 0[0	281,275 — 28.30 0[0
III »	666,194 — 63.71 0[0	644,247.— 64.81 0[0

I chilometri dei viaggiatori si suddividono:

	1887	1886
I classe	7,637,106 — 16,35 0[0	6,432,000 — 14.81 0[0
II »	19,309,200 — 41,34 0[0	18,104,449 — 41.68 0[0
III »	19,762,026 — 42,31 0[0	18,900,280 — 43.51 0[0

Ciascun viaggiatore ha percorso in media:

	1887	1886
I classe chilometri	91,20	93,95
II » »	65,31	64,36
III » »	29,66	29,34

La cifra media dei viaggiatori è:

	1887	1886
per chilometro di treni viaggiatori	39 64	38,15
» » di asse di vettura	4,24	4,16

I proventi sul trasporto dei viaggiatori sono saliti da L. 3.426,414.44 a L. 3 706,732.01 e per chilometro da L. 12,881.26 a L. 13,935.08, ossia diedero un maggior importo dell' 8,18 0[0.

Questi proventi si ripartiscono così:

	1887	1886
I cl. L.	1,001,833.57 — 27,03 0[0	814,650.66 — 23,77 0[0
II » L.	1,662,667.68 — 44,85 0[0	1,593,853.15 — 46,52 0[0
III » L.	1,042,230.76 — 28,12 0[0	1,017,910.63 — 29,71 0[0

Ciascun viaggiatore ha pagata la tassa media:

	1887	1886
I classe L.	11,96	11,90
II » L.	5,62	5,67
III » L.	1,56	1,58

Il provento per viaggiotore e per chilometro è:

nel 1887 centesimi 7,93
nel 1886 » 7,89

Il maggior introito di L. 11,609 36 (2.93 0[0) nel *trasporto dei bagagli* è in rapporto diretto coll'aumento nel movimento dei viaggiatori di prima classe.

Il minor introito di L. 8,726.01 (5,97 0[0) nel *trasporto degli animali vivi* provieue, come nell'anno scorso, dalla diminuzione nell'esportazione del bestiame verso l'Italia.

Circa il *trasporto delle merci* la densità di questo traffico e considerevolmente accresciuta; tale aumento tuttavia non è pienamente normale, perchè, esso in parte deriva dall'introduzione d'una nuova tariffa dei dazî italiani, i cui prezzi sono notevolmente più elevati. L'applicazione di questa tariffa, che doveva dapprima andare in vigore il 1° gennaio 1888, fu differita sino al 1° marzo. In queste circostanze furono consegnate per il trasporto nel 1887 molte merci che non avrebbero dovuto essere trasportate in Italia che nel 1888, se i diritti doganali Italiani non avessero subito modificazioni.

Il traffico delle merci su tutta la linea è salito a 402,260 tonnellate; l'aumento è dunque di 93,441 tonnellate ossia del 30,26 0[0, Questo aumento è dovuto in gran parte ai trasporti dei prodotti metallurgici, combustibili,

derrate alimentari, mobili e materiale di costruzione. L'importante articolo dei cereali ha preso un incremento considerevole; ed eccetto qualche eccezione di poco momento, quasi tutti gli articoli principali diedero un aumento in confronto col 1886. Al punto di vista del peso, i prodotti metallurgici occupano il primo posto col 25.10 0[0, vengono in seguito le derrate alimentari ed i mobili col 22.10 0[0 ed i combustibili col 20.05 0[0.

Il traffico delle quattro principali categorie si ripartisce così:

	1887	1886
Grande velocità	3.57 0[0	3,97 0[0
Spedizioni parziali . . .	6.68 0[0	8.20 0[0
Carri completi	23.79 0[0	24.39 0[0
Tariffe eccezionali . . .	65.96 0[0	63.44 0[0

La differenza tra le precedenti cifre e quelle del nostro ultimo rapporto della gestione deriva da ciò che nella ripartizione attuale il traffico delle tariffe eccezionali è indicato a parte.

Nel 1887 ogni tonnellata ha percorso in media chilometri 158.29 (nel 1886, chilometri 157.60).

I traffici principali presentano le seguenti cifre:

	1887	1886
Dalla Svizzera verso l'Italia, tonnellate	42,993	41,095
Dall'Italia verso la Svizzera (compresi i cereali rispediti da Brunnen) . .	89,261	74,813
Dalla Germania, Olanda e Belgio, verso l'Italia	302,780	221,972
Dall'Italia verso la Germania, Olanda e Belgio	43.557	36.630

In questi due ultimi traffici sono comprese le merci rispedite in partenza da Chiasso (transito) e Pino (transito).

I proventi totali del traffico delle merci toccarono da L. 5,852,581.18 a L. 7,201,145.43 e per chilometro da L. 22,002 a L. 27,071.97 cioè aumentarono del 23.04 0[0.

Al contrario il provento per tonnellate e per chilometro è sceso da centesimi 7,12 a centesimi 6,73.

Per tutti gli altri particolari riflettenti i risultati dell'esercizio, il rapporto si richiama alle tabelle statistiche dal n 1. al n. 8 annesse al rapporto medesimo.

Paragonando con quelli dell'esercizio precedente i *proventi diversi dell'esercizio*, e non tenendo conto degli interessi dei capitali, si ha la seguente tabella:

		1887	1886
Salari e pigioni	L.	386,572 36	328,508.73
Proventi di servizi ausiliari.	L.	5,769.92	16.413 64
Altri proventi	L	7,500.13	2,915 81
Totale	L.	399,842 41	347,838.18

Questi *proventi diversi* superano adunque di L. 52,004.25 quelli del 1886. Questo maggior importo è dovuto al maggior numero dei nostri carri adoperati per il trasporto dei carboni ed all'aumento di circolazione del nostro materiale in causa dell'aumentato traffico. (*Continua*)

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Emissione delle 90,000 *azioni Mediterranea.*

Come avevamo preannunciato, il 28 dello scorso agosto si riunì a Milano il Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea, allo scopo principalmente di stabilire il programma per l'emissione delle 90,000 nuove azioni, offerte ai portatori di quelle già in circolazione.

Detto programma, le cui basi avevamo già riferito, venne approvato quale era stato predisposto dal Comitato (vedansi pagine *Annunzi*).

Tra gli altri oggetti di cui si occupò il Consiglio, notiamo due ordini generali di servizio, l'uno portante un nuovo regolamento per le scuole degli operai allievi fuochisti, l'altro per mettere le vigenti norme sul personale in armonia colla nuova legge sull'insequestrabilità degli stipendi, assegni e pensioni.

Ferrovia Gozzano-Domodossola.

Conformemente all'annuncio che abbiamo dato nel *Monitore* del 18 agosto p. p., il giorno 8 corrente avrà luogo la inaugurazione del tronco Gravellona Toce-Domodossola, che nel successivo giorno 9 sarà aperto al pubblico servizio.

Le prove dei ponti ad impalcatura metallica, eseguite da apposita commissione composta da funzionarî della Direzione tecnica governativa, del R. Ispettorato, della Società del Mediterraneo, in concorso dell'Impresa costruttrice, nei giorni dal 20 al 25 agosto, hanno dato esito soddisfacente. Alcuni di questi ponti offrono una speciale importanza, ad esempio i due attraversamenti del fiume Toce a Miggiandone ed a Vogogna: il primo di n. 5 campate della luce di m. 68,00 ciascuna e n. 2 di m. 57,875 con pile fondate ad aria compressa a notevole profondità che, per alcune raggiunse i m. 30 sotto il terreno naturale: il secondo di n. 10 campate della luce di m. 28,80 ciascuna, n. 1 di m. 68,00, n. 2 di m. 50,827 ciascuna, n. 5 di m. 31,71 ciascuna.

Nella visita di ricognizione dell'intero tronco, effettuatasi il giorno 30 scorso, si è riconosciuto che tutti i lavori sono ultimati, salvo alcune opere complementari e di finimento, in modo che si potrà fare un sicuro e regolare esercizio a partire dal giorno fissato per l'apertura.

Congresso internazionale ferroviario.

Sappiamo che il Comitato di direzione del Congresso ferroviario internazionale ha predisposto lo schema del questionario da sottoporsi alla futura Sessione, che si terrà nel venturo anno a Parigi. I quesiti sarebbero 28, ripartiti in 5 sezioni (*Armamento e Lavori — Trazione e Materiale — Esercizio — Questioni generali — Linee d'interesse locale*), analogamente a quanto si fece nel Congresso di Milano. Alcuni vennero già discussi in quest'ultimo, ma non poterono essere esauriti.

Lo schema suddetto venne ora comunicato per esame ai menbri della Comissione internazionale, la quale deve riunirsi entro il corrente mese o nel prossimo ottobre a Bruxelles per concretare definitivamente il programma.

Stazione di Bologna.

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di generale riordinamento, e di ampliamento della Stazione di Bologna e delle annesse officine. Di questo progetto viene domandata l'approvazione in linea di massima, ed agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, per le quali è preventivata la complessiva spesa di L. 698,750.00.

Forniture per l'Adriatica.

La predetta Società ha poi presentato per approvazione al R. Ispettorato Generale delle strade ferrate, le seguenti proposte:

a) proposta per l'acquisto di N. 80 deviatoi semplici, tangente 0,10 completi: N. 20 deviatoi tripli, tangente 0,10 e 0,15 completi; N. 20 ferma deviatoi del tipo 2, ex Alta Italia.

b) proposta per l'acquisto di N. 20 deviatoi semplici, tangente 0,10 completi; N. 10 deviatoi tripli, con crociamento tangente 0,10 e 0,15 completi; N. 50 barre speciali per aghi delle quali 30 da m. 5,20 e 20 da m. 4,60; N. 30 cuori in acciaio fuso, capovolgibili tangente 0,15.

La spesa occorrente per la fornitura considerata nella prima proposta ammonta a L. 95.063,10; quella necessaria per le provviste contemplate nella seconda, ascende a L. 35,540.95.

><

Ponte sull'Agri nella Taranto-Reggio.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto riguardante la sostituzione delle attuali stilate in ferro costituente gli appoggi delle travate del ponte sull'Agri nella ferrovia Taranto a Reggio (km. 62,531), con pile e spalle in muratura da eseguirsi ad aria compressa. La spesa che si presume possa occorrere per i lavori dei quali trattasi ammonta a L. 388,000.

><

Proposte di Lavori della Mediterranea.

La predetta Direzione Generale ha inoltre presentato, per approvazione, al R. Ispettorato delle strade ferrate:

(*a*) La proposta di applicazione del freno ad aria compressa e degli apparecchi di riscaldamento a vapore e di illuminazione a gaz per tutto quel materiale mediterraneo che entra nella composizione dei treni diretti della ferrovia Milano-Chiasso, per il che è necessaria una spesa di L. 79,382.45;

(*b*) La proposta relativa al rifacimento in acciaio di m. 1615 di binario in ferro in alcune stazioni della ferrovia Alessandria-Cavallermaggiore, con una spesa di L. 41,339.44.

><

Ferrovia Messina-Patti-Cerda.

Ci informano da Messina che per completare i lavori di costruzione della grande galleria Peloritana (linea Messina-Patti-Cerda) non mancano che metri 190 all'incirca di muratura: per ultimare la quale e per provvedere all'armamento ed alle opere di finimento occorreranno ad un dipresso due mesi e mezzo.

I lavori del tronco da Messina a Saponara, nel quale è situata la predetta galleria, possono considerarsi compiuti.

><

Ferrovia Umbertide-Ponte S. Giovanni.

Sappiamo che il Municipio di Umbertide, riserbandosi di presentare fra breve il progetto tecnico per una linea ferroviaria di terzo tipo, a scartamento ordinario, da Umbertide a Ponte San Giovanni, (del quale sono oramai compiuti gli studi di campagna), a nome anche delle Giunte Municipali di San Sepolcro, Pieve Santo Stefano, San Giustino, Pietralunga e Montone, ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici una petizione nella quale trovansi ampliamente svolti gli argomenti che militano a dar la preferenza alla linea suindicata.

Il predetto Municipio nel presentare la predetta petizione ha rivolta preghiera al prefato Ministero affinchè nessuna decisione venga adottata dal Governo sulla domanda di concessione per una ferrovia Umbertide-Baschi, presentata dal Municipio di Perugia, fino a tanto che non venga presentato il sovraindicato progetto, onde sia possibile fare gli opportuni studî di confronto fra i due tracciati che si contendono la preferenza.

><

Tipi delle linee della Mediterranea.

Sappiamo che da parte della Società delle ferrovie del Mediterraneo è molto avanzata la compilazione delle planimetrie e dei profili delle linee da essa esercitate e che ha l'obbligo di presentare al Ministero dei Lavori Pubblici, a tenore del proprio contratto di esercizio.

><

Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza.

Il giorno 22 settembre alle ore 3 pomeridiane in Torino sarà convocata l'Assemblea generale degli Azionisti della Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza.

L'ordine del giorno dell'Assemblea è il seguente:

1° presentazione del bilancio per l'anno 1887;

2° relazione del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci;

3° fissazione del dividendo per l'anno 1887;

4° comunicazioni del Consiglio in ordine al riparto delle azioni e relative deliberazioni;

5° nomina d'un Consigliere d'Amministrazione;

6° nomina di tre Sindaci e di due supplenti e fissazione della loro retribuzione.

><

Approvazione di spese.

Sappiamo che con recente decreto Ministeriale venne approvato il progetto presentato dalla Società del Mediterraneo per l'impianto della fermata di Sellia al km. 278,632 della linea Taranto-Reggio ed autorizzata la relativa spesa di L. 41,000.

><

Dal R. Ispettorato generale venne pure approvata la spesa di L. 510 per aggiunta di un apparato telegrafico nell'ufficio della stazione di Milano Centrale.

><

Apertura di gare.

In data 29 scorso agosto la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per appalto lavori d'impianto d'una fermata al km. 278,632 della linea Taranto-Reggio fra le stazioni di Cropani e Simmeri. L'importo dei lavori ammonta a L. 32,000, e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 14 corrente settembre.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa gli elaborati di gara per la provvista di n. 20,000 stecche piane per armamento Vignole, mod. n. 2, del peso totale approssimativo di chilogrammi 140,000.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che con le riserve contenute nel voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici si possa far luogo alla concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento ordinario da Ferrara per Codigoro a Magnavacca, giusta la domanda all'uopo avanzata al Governo dalla Amministrazione provinciale di Ferrara, col sussidio di L. 1000 a chilometro, per la durata di 35 anni a tenore delle leggi 29 giugno 1873, N. 1475 e 29 luglio 1879, N. 5002 (serie 2ª);

2. Che possa essere approvato un progetto di transazione colla Impresa Strangolini in ordine ad una vertenza riguardante i maggiori compensi da essa domandati per la costruzione del tronco Sante Marie-Celano, della ferrovia Roma-Solmona;

3. Che si possano approvare gli atti di collaudo e di finale liquidazione dei lavori eseguiti dall'Impresa Morosetti per l'armamento della ferrovia complementare da Bricherasio a Barge;

4. Che agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società esercente le ferrovie della rete Adriatica, per sistemare, nella stazione di Rimini, il servizio dell'acqua, derivandola direttamente dal fiume Marecchia, con una spesa presunta di L. 120,000.00;

5. Che si possano approvare gli atti di collaudo dei lavori di deviazione della strada comunale di Correggiolo presso la stazione di Argenta, eseguiti dall'appaltatore dei lavori del tronco Ferrara-Argenta, nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

6. Che si possano approvare gli atti di collaudo dei lavori di fondazione e di muratura di alcuni ponti lungo il tronco dalla Stradella Ferniani a Fognano, nella ferrovia Faenza-Firenze, eseguiti dal cottimista Ilario Piccardi, al quale non dovrebbe essere applicata alcuna multa per ritardo nel compimento dei lavori medesimi;

7. Che possa essere approvato il progetto relativo alla costruzione di un tratto di scogliera a difesa dell'argine stradale nel tronco di ferrovia da Fornovo a Solignano della linea Parma-Spezia, e l'atto di sottomissione dell'Impresa De Marchi per l'esecuzione dei lavori medesimi;

8. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società esercente le strade ferrate della rete Adriatica per l'impianto della nuova stazione di Gambettola, lungo la linea da Bologna ad Ancona, con la presunta spesa di L. 95,052.50;

9. Che possa essere approvata la perizia riassuntiva delle spese fatte e da farsi per la costruzione del tronco da Rutino a Vallo nella ferrovia da Battipaglia a Castrocucco in appalto all'Impresa Medici;

10. Che possa approvarsi la proposta di transazione concordata dalla Amministrazione governativa con la Impresa Ottavi, assuntrice della costruzione del tronco Colle-Sante Marie, della ferrovia Roma-Solmona, in ordine a compensi per maggiori scavi e maggiori murature eseguite in galleria;

11. Che si possa approvare l'atto di sottomissione della Società Anonima Italiana Ausiliaria di strade ferrate e tramvie e lavori pubblici in Torino, relativo ad anticipazione nella consegna di parte degli scambi pel tronco Fognano-Marradi, della ferrovia Faenza-Firenze.

><

Tariffe.

La Società delle strade ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa, la istituzione di una tariffa locale interna, n. 205, P. V. relativa ai trasporti di zolfo in pani, compreso quello di calcherone e lo zolfo macinato, in partenza od in transito da Bicocca verso Noto, e da Catania verso Messina, compresi i tronchi di congiunzione dalle stazioni di Catania e Messina ai porti rispettivi.

><

Dai Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, sono stati firmati i seguenti decreti relativi al servizio delle tariffe ferroviarie:

1. Decreto col quale è approvata l'aggiunta nella nomenclatura generale delle merci annesse alle vigenti tariffe della voce: *feccie o morchie d'olio di olivo o di altri olî vegetali, escluso l'olio di ricino*, con la indicazione della classe 6ª della tariffa speciale n. 106, serie D;

2. Decreto col quale è approvata l'aggiunta della voce: *bottiglie da gazzosa vuote di ritorno* ai recipienti ammessi a godere della serie B, della tariffa speciale interna n. 5 pei recipienti vuoti, limitatamente ai trasporti effettuati in servizio interno della rete Sicula;

3. Decreto col quale è autorizzata l'ammissione della *saponaria* (*radice di*) a godere della classe 5, serie B della tariffa speciale interna n. 101, col peso minimo di 5 tonnellate, con che i trasporti di detta merce siano effettuati in servizio interno della rete Sicula.

><

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, di accordo con quella delle ferrovie della Sicilia, hanno proposto al R. Ispettorato generale la estensione alla stazione di Forlì del beneficio della tariffa locale n. 216 P. V. serie A, relativa al trasporto dello zolfo.

Circa il trasporto dello zolfo di Romagna, veniamo assicurati che le predette Amministrazioni si sono riservate di formulare in seguito quelle altre proposte che risulteranno convenienti, dopo eseguiti gli appositi studi che esse hanno già iniziato in argomento.

><

Siamo informati che l'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentata all'approvazione governativa la proposta di accordare alla Società generale per la industria delle ligniti italiane, proprietaria della fabbrica di Murlo, la concessione di un prezzo speciale pel trasporto in ferrovia dei laterizî da Monte Antico a Livorno, Civitavecchia, Santa Marinella, Palo e Roma, con obbligo nella Ditta di garantire un traffico minimo annuale di 400 vagoni.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali, di accordo con quella delle ferrovie del Mediterraneo ha preso le necessarie disposizioni perchè col 1° del corrente mese di settembre la tariffa locale N. 209. P. V. sia estesa ai trasporti di tubi di ghisa in partenza dalla stazione di Pesaro.

><

Contratti colla Mediterranea.

Nella seduta tenutasi il 28 agosto u. s. dal Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche di Padova per lavori di rinforzo delle impalcature metalliche dei ponti in ferro Sacco 1°, 2° e 3° sulla linea Roma-Napoli;

2. Colla Ditta Di Lauro Antonino di Nocera Inferiore per impianto d'un deposito del materiale fisso presso la stazione di Torre Annunziata Centrale;

3. Colla Ditta Allegri Carlo di Signa per fornitura carico e scarico di m.c. 7,000 di pietrisco a completamento massicciata fra le progressive 28670 e 34000 della linea Roma-Napoli;

4. Colla Ditta Grillo Tunche di Schalke per fornitura di kg. 300,000 di lamiere di ferro;

5. Colla Ditta Eredi Brunetti di Saluzzo per fornitura di m.c. 800 di legname pioppio in tavoloni;

6. Colla Ditta Auxilia G. B. di Torino per fornitura di kg. 4,000 di ottone in filo, kg. 10,000 di ottone in lamiera e kg. 2,000 di rame in filo;

7. Colla Ditta Glisenti Francesco di Brescia per fornitura di 350 cuori capovolgibili in acciaio fuso Martin-Siemens per crociamenti di via;

8. Colla Società Metallurgica Italiana di Livorno per fornitura di kg. 60,000 di piastre di rame rosso per focolai delle locomotive e kg. 20,000 di rame rosso in barre per viti passanti di focolai delle locomotive;

9. Colla « Société Industrielle et Commerciale des metaux » di Parigi per fornitura di 480 piastre di rame rosso per focolai di locomotive e kg. 50,000 di rame rosso in barre per viti passanti di focolai delle locomotive;

10. Colla Ditta Friedrik Krupp di Essen per fornitura di kg. 450,000 di lamiere in ferro di mill. 4 di spessore;

11. Colla Ditta J. Hoffer di Collegno per fornitura di n. 20,000 dozzine di strofinacci di cotone;

12. Colla Società Austriaca ungherese privilegiata delle strade ferrate dello Stato per fornitura di 2 carrelli trasbordatori a vapore per locomotive accoppiate al tender, della portata di tonnellate 85 caduno;

13. Colla Ditta C. Lechler et Sons Nachfolger di Feuerbach per fornitura di kg. 6,500 di vernice fina per pulire;

14. Colla Ditta Gelardi Alessandro di Firenze per appalto lavori di restauro generale del fabbricato viaggiatori della stazione di Livorno S. Marco;

15. Colla Ditta Eredi G. B. Brunetti di Saluzzo per fornitura di 100,000 cunei di legno;

16. Colla Ditta Guglielmo Lindemann di Bari per fornitura di n. 8 piattaforme girevoli del diametro di metri 2 e del peso di circa kg. 16,000.

><

Il *Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici* nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviarî:

1. Lavori di completamento del tronco Ravenna-Cervia, nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

2. Progetto per l'impianto del servizio merci nelle fermate di Casletto, Rogeno e Moriana lungo la linea Lecco-Como.

3. Progetto di una tramvia a vapore dalla stazione di Spezia a S. Bartolomeo con diramazione da via Garibaldi a Pegazzano.

Al *Giornale dei Lavori Pubblici* — cui alludemmo nel nostro n. 28 perchè aveva incominciato ad ammanire ai suoi Lettori, come cosa sua propria, la nostra traduzione del *Sedicesimo Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo* — rivolgiamo ora questo preciso invito:

Giacchè, numero per numero, il giornale prelodato seguita a riportare testualmente dal *Monitore* i brani della precitata traduzione, e sino a conservare al loro identico posto anche i « continua », voglia esso riportare eziandio il cenno indicante che la traduzione è del *Monitore*.

Non manca che questa semplice indicazione e poi la copia è perfettissima!

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 23,000 per i ristauri da eseguire al padiglione di prospetto della stazione di Roma (Termini), lato arrivi, e per la ricostruzione di nuovi frontoni;

2. L. 1,900 per il rifacimento con materiale in acciaio, mod. V², di due scambi di m. 28 di binario, ora in ferro, nella stazione di San Remo;

3. L. 11,450 per il riordinamento della navata verso il fabbricato viaggiatori della tettoia di Savigliano (linea Torino-Cuneo);

4. L. 1,100 per il prolungamento di marciapiede nella fermata di Penanoso, lungo la ferrovia da Asti a Mortara;

5. L. 22,200 per il rifacimento col mod. 2 in acciaio di metri 1,972 di binario e di n. 6 scambi semplici nelle stazioni di Lavagna, Sestri Levante, Bonassola, Deiva e Levante, non tenuto conto del valore del materiale metallico di armamento, valutato in L. 42,215.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 4,050 per la costruzione di un capannone per uso della Amministrazione dei telegrafi dello Stato nella stazione di Porta al Prato a Firenze;

2. L. 1,400 per l'aggiunta di piastre intermedie nel binario dei tronchi Padova-Montegrotto e Stanghella-Arquà, nella linea Padova-Pontelagoscuro;

3. L. 10,140 per rialzare il muro di chiusura della stazione di Piacenza dal lato verso Bologna;

4. L. 22,000 per la ricostruzione di un tratto del pennello alla testa est del ponte sul torrente Serio, al chilom. 12,080, della linea Treviglio-Rovato;

5. L. 43,000 per l'esecuzione dei lavori di completamento del tronco da Pausula a Macerata, nella ferrovia Porto Civitanova-Macerata;

6. L. 264,000 per la costruzione di un tronco ferroviario di diramazione dalla stazione al porto di Gallipoli;

7. L. 3,600 per la sostituzione di cancelli completi in ferro alle attuali sbarre in legno ed in ferro di 5 attraversamenti della linea Mestre-Cormons;

8. L. 698,750 per il generale riordino ed ampliamento della stazione di Bologna e delle annesse officine; (V. *Infor.*)

9. L. 29,000 per la costruzione di una galleria artificiale a difesa della ferrovia contro la caduta dei massi fra i chilometri 57,332 e 57,362 della linea Udine-Pontebba;

10. L. 16,125 per il consolidamento del ponte in ferro sulla fossa Rasa al km. 24,797.50 da Modena. Linea Mantova-Modena;

11. L. 50,260 per la costruzione del fabbricato viaggiatori definitivo nella stazione di Bassano. Linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze.

Ferrovie Sicule. — La Direzione della Società delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 16,073 per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della trincea Giardina, fra le progressive 67,241.20 e 67,839.20 della linea Palermo-Porto Empedocle;

2. L. 2,795 per la esecuzione di chiusure nella stazione di Messina;

3. L. 5,698 per la costruzione di un fabbricato ad uso cessi nel piazzale interno delle merci, nella stazione centrale di Palermo.

Ferrovia Parma-Spezia. — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel numero precedente, aggiungiamo che in ottobre si aprirà il tronco Spezia-Pontremoli della Parma-Spezia. Intanto è già pronto per l'appalto lo studio del tratto Sarzana-Santo Stefano. Restano i tronchi Fornovo-Solignano e Solignano-Ghiare, lunghi complessivamente m. 21,953 che saranno ultimati dentro il prossimo marzo, e la galleria del Borgallo che non sarà ultimata prima del 1891.

Tram a vapore della Spezia. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in una delle sue recenti adunanze, ha emesso il parere che sotto l'osservanza delle condizioni stabilite nel disciplinare formolato dall'ingegnere capo del Genio Civile di Genova, possa autorizzarsi la costruzione e l'esercizio d'un tramvia a vapore, a scartamento ridotto di m. 1,20, dalla stazione ferroviaria di Spezia al cantiere di San Bartolomeo, con diramazione da via Garibaldi a Pagazzano, pel complessivo sviluppo di circa 8 chilometri.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — Il 27 agosto è stato aperto all'esercizio il tronco Bergerac-Mussidam della ferrovia Marmande-Angoulême. Questa appartiene alla Società d'Orléans, ed il tronco misura la lunghezza di 30,845 metri; dei quali, 28,772 di propria costruzione ed i rimanenti 2073 di percorso comune con altre linee.

Ferrovie Russe. — Riassumiamo in un solo prospetto complessivo lo *sviluppo delle strade ferrate della Russia Europea dal 1882 al 1887:*

Anni	Lunghezza in chilom.	Prodotti lordi complessivi	Prodotti lordi per chilom.
1882	23,871	L. 538,140,917	22,543
1883	24,535	» 578,920,697	23,595
1884	25,721	» 574,319,055	22,329
1885	26,790	» 584,037,260	21,800
1886	27,670	—	—
1887	28,516	—	—

Circa la lunghezza per l'anno 1887, aggiungiamo il seguente prospetto da cui appare la speciale distribuzione dei 28,516 chilometri in rapporto alla divisione topografica (Russia o Finlandia) ed in rapporto all'esercizio (Stato o Società).

	Chilometri esercitati dallo Stato		Chilometri esercitati da Società		Totale
Russia . .	4,792	+	22,177	=	26,969
Finlandia .	1,514	+	33	=	1,547
Totale	6,306	+	22,210	=	28,516

Nei 26,969 chilometri spettanti alla Russia sono compresi i 1003 chilometri della ferrovia Transcausiana aperti all'esercizio il 31 dicembre 1886.

Nella Russia lo Stato esercita 10 linee e contansi 52 Società; nella Finlandia v'ha una sola Società ed è quella che tiene in esercizio la linea Kervo-Borgo.

Ferrovie Siberiane. — L'apertura della strada ferrata da Samara ad Ufa è fissata per il 9 settembre. Essa misura 485 chilometri ed attraversa paesi fertilissimi in cereali.

È il principio della grande ferrovia Siberiana; sono intanto principiati i lavori per prolungarla da Ufa a Slatost, donde si spingerà poscia sino a Omsk, Tomsk e Irkutsk.

Notizie Diverse

Locomotive per la Rete Adriatica. — Il 28 scorso agosto dallo Stabilimento Ansaldo furono consegnate alla Rete Adriatica tre nuove locomitive di grande potenza; con esse ammonta a 174 il numero delle locomotive che uscirono da quell'importante stabilimento.

Ciò ben indica lo sviluppo che esso ormai ha preso anche nella difficile opera della costruzione delle locomotive, in cui può gareggiare coi più celebrati stabilimenti esteri.

La nuova stazione di Francoforte. — Secondo i giornali tedeschi la più grande stazione ferroviaria del mondo sarebbe quella di Francoforte sul Meno testè inaugurata.

Essa occupa una superficie fabbricata di 31,248 m. quadrati.

E' costata la bellezza di 24,825,000 marchi, pari a lire italiane 31,031,250.

L'edificio viaggiatori misura 220 metri di lunghezza, e dietro ad esso si eleva un secondo edificio per gli uffici, lungo 186 metri e largo 168, terminato con due torri laterali. Tre grandi gallerie sono unite fra loro con archi di ferro della larghezza ciascuno di 56 metri e dell'altezza di 28; e sostengono due tettoie di lamiera della superficie totale di 36,500 m. q. Lo spazio coperto è di circa 32 mila m. q., e sotto le gallerie corrono a conveniente distanza 18 binari.

Telefoni in Francia. — Intendiamo parlare dei *telefoni urbani,* ossia di quelli pel servizio interno delle città. Su di essi appunto si sta studiando in Francia, presso la Direzione delle Poste e dei Telegrafi, per facilitarne l'impianto e l'esercizio.

Con la convenzione del 25 novembre 1886, il Ministero delle Poste e dei Telegrafi ha accordato per 35 anni alla Società dei Telefoni l'esercizio di tutte le reti telefoniche urbane impiantate o da impiantarsi su tutto il territorio francese. Questa convenzione tuttavia non avrà esecuzione definitiva che dopo l'approvazione delle Camere, alle quali fu già presentato.

Non è possibile il prevedere con precisione la data della promulgazione della convenzione ed intanto si accresce ognor più il numero delle città che fanno dimanda di impiantare una linea telefonica urbana.

Il signor Coulon, direttore generale, ha intanto sottoposto al Governo un progetto che, pur riservando ogni azione governativa sino al giorno della approvazione legislativa della precitata convenzione, darebbe soddisfazione ai molti Municipii che dimandano l'impianto di una linea telefonica.

Riassumiamo brevissimamente le principali disposizioni di tale progetto:

Secondo il regolamento attualmente in vigore gli abbonati delle reti urbane dello Stato pagano:

1° la spesa per l'impianto al loro domicilio;

2° un contributo di 150 lire per chilometro di filo nelle spese d'impianto dall'ufficio centrale telefonico al loro domi-

cilio; questo contributo pagasi in tre annualità di L. 50 ciascuna.

3° un abbuonamento annuale di L. 200, pagabili anticipatamente in due rate semestrali di L. 100 ciascuna.

Ed ecco come si proporrebbe intanto, col nuovo progetto di soddisfare alle richieste dei Municipii:

L'Amministrazione farà compilare, per tutte le città che hanno chiesto l'impianto della linea telefonica, la lista delle spese occorrenti e quella della spesa di manutenzione e di esercizio sino al 1890.

Il Governo comunicherà l'importo di tali spese al Municipio interessato e, se questo vorrà anticipare la relativa somma, il Governo costruirà la rete urbana.

Dopo ciò lo Stato incaricherà il Municipio, sino a saldo della somma anticipata, della riscossione delle somme che gli abbonati devono pagare come contributo nelle spese d'impianto o come quota d'abbonamento.

Il contratto fra il Governo ed il Municipio dovrà essere sottomesso all'approvazione del Parlamento, secondo la procedura per le leggi d'interesse locale; ciò permetterà di ottenere una pronta soluzione nel corso della domanda ed autorizzazione parlamentare.

Stannosi ora annotando nelle diverse città i nomi delle persone instanti per il servizio telefonico; compiutane l'iscrizione, si compileranno le note di spese per ciascuna città.

Il carbone tedesco nel Belgio. — La *Vossichs Zeitung*, su tal proposito, dice che il carbone tedesco d'Aix-la Chapelle e del territorio della Ruhr è importato oggidì nel Belgio specialmente per la stazione di frontiera a Hamond e per la ferrovia Gladbach-Anversa. Le miniere belghe della regione di Liegi sono abbandonate dalla loro clientela olandese e nel Belgio esse hanno perduti i mercati del bacino dell'Escaut e suoi affluenti, di Termonde e tutto il suo distretto. I carboni tedeschi costano un franco meno dei carboni del Belgio.

I carboni tedeschi sono eziandio importati da Maestricht, Bleyberg e Hebersthal; e le fabbriche di Verviers, Dison e Eusival sopratutto fanno consumo di carbone tedesco.

Il carbone belga è dunque soppiantato in Belgio dal carbone tedesco, e le Società di miniere belghe cercano perciò di rivalersi colla esportazione nell'Alsazia-Lorena e nel Granducato del Lussemburgo. Ma su tal proposito bisogna attendere che il ministero belga accordi la riduzione di tariffa dimandata all'uopo dalle Società del Belgio.

Il canale interoceanico di Nicaragua. — Riproduciamo in sunto da un giornale americano i seguenti particolari sul progetto.

Il canale partirebbe da Greitoun, sulla costa dell'Atlantico, per metter capo a Brito, sulla costa del Pacifico.

La distanza tra questi punti estremi è di 285 chilometri. La metà è occupata dal lago di Nicaragua, che ha una lunghezza di 145 chilometri, per una larghezza di 72 e una profondità media di 25 a 30 metri.

La natura s'incarica dunque di fornire la via navigabile in più di due terzi del percorso. La parte da scavare non oltrepasserà una sessantina di chilometri.

Il canale avrà 5 chiuse, due tra il Pacifico e il lago e tre fra il lago e l'Atlantico.

La sua larghezza sarà di ottanta piedi americani per le parti scavate nella roccia, di 128 piedi alle estremità, di 380 a 340 piedi nei fiumi canalizzati.

Il tempo necessario al transito delle navi, da un oceano all'altro, è calcolato in 28 ore, contando una perdita di 45 minuti per il passaggio di ogni chiusa.

Il rapporto degli ingegneri ne valuta a 300 milioni di lire il prezzo di costruzione.

L'Altimetro Torelli. — Di questo altimetro, a cui si riferisce una pagina degli *Annunzi* nel presente numero, ricordiamo di avere fatto un cenno nel n. 43 dello scorso anno (22 ottobre 1887).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	25 agosto	Settembre 1
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 784	792,50
» » Mediterranee	» 639	653,50
» » Sicule	» —	—
» » Sarde (preferenza)	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani .	» 390	390
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 300	300
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara-Seregno	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 324,50	324,50
» » » 2ª emiss.	» 310	310
» » Centrale Toscana . . .	» 520	520
» » Meridionali	» 321	323,75
» » Sarde, serie *A*	» 316,50	316,50
» » » serie *B*	» 313	313
» » » 1879	» 313,50	314
» » Pontebba	» 463,50	463,75
» » Nord-Milano	» 268	268
» » Meridionali Austriache	» 302,50	303

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione del Genio Militare di Torino (5 settembre, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto pel completamento della nuova caserma S. Giuseppe a Vercelli. Importo Lire 200,000. Cauzione L. 20,000. Lavori compiuti entro il mese di giugno 1889.

Città di Torino (10 settembre, ore 2 pom., 2.a asta per deserzione 1.o Incanto). Appalto della provvista di metri cubi 120 di ruotaie di pietra granitica delle cave d'Alzo, di cui m. c. 59 della larghezza di centimetri 70 e metri cubi 61 della larghezza di centimetri 60, colle dimensioni di lunghezza e spessore di cui nel capitolo speciale. Importo L. 90 per metro cubo. Cauzione provvisoria L. 1080, Deposito per spese L. 500. Fatali 26 settembre, ore 11 ant.

Amministrazione Provinciale di Roma (10 settembre, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto per la prosecuzione della strada consorziale Empolitana (Braccio) dal termine del tratto già costruito sotto Canterano fino all'incontro della Provinciale Sublacense a metri 365 prima del ponte Lucidi (m. 4531,18). Importo L. 132,917.54. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 14000.

Comune di Viguzzolo (Alessandria) (10 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). Appalto dei lavori per la costruzione di una botte attraverso il Curone e canale a sinistra. Importo Lire 165,000. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva L. 1000. Fatali 26 settembre, ore 11 ant.

R. Prefettura della Provincia di Roma (10 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la riparazione della difesa del froldo Bisse Fosse in destra d'Oglio nel comune di Calvatone (metri 700). Importo L. 45,822. Cauzione provvisoria L. 2300. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in giorni 50.

Direzione straordinaria del Genio Militare per la Regia Marina (Venezia) (12 settembre, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di uno scalo e relativo antiscalo in muratura sotto la tettoia n. 50 nel R. Arsenale Marittimo in Venezia. Importo L. 42,000. Lavori compiuti in giorni 300. Cauzione L. 4000. Deposito per spese L. 500.

Comune di Farnese (12 settembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la pavimentazione e fognatura delle vie interne e costruzione di pubbliche latrine. Importo ridotto L. 13,280. (V. n. 31 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Salerno (20 settembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del rivo Santa Marina,

dal molino Trienga alla sua confluenza nel rivo Palazzo (metri 6480), non che del Canale Nunziante (metri 2572.70). Importo ridotto L. 228,051.36. (V. n. 32 del *Monitore)*.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso (20 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sessennale manutenzione (dal 1 o luglio 1888 e più precisamente dal giorno dell' effettiva consegna, al 30 giugno 1894) e progressivo sviluppo delle opere di verde, opere murali, scogliere, antipetti con conci artificiali, ecc. lungo la sponda sinistra del fiume Piave da poco sopra la Mina al Canale dei Revedoli. Importo L. 333,690. Cauzione provvisoria L. 20,000. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Messina (21 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della 2.a parte del 3.o tronco della strada provinciale n. 53, da Capo d' Orlando per Santa Domenica a Randazzo, compresa fra l'abitato di Castellumberto a quello di Ucria (metri 11,927.23). Importo Lire 367,075. Cauzione provvisoria L. 15,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

R. Prefettura della Provincia di Molise (29 settembre, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di riparazione e completamento della strada detta Licastri da Castelbottaccio a Lupara, facente parte della provinciale inscritta al n. 73 dell'elenco 3°, tabella B, legge 25 luglio 1881. Importo L. 54,000. Lavori compiuti in un anno. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva L. 5000. Fatali a destinarsi.

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali del 3.o Dipartimento (Venezia) (11 settembre, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Provvista di Chilog. 35,000 di rame in pani al prezzo di L. 2,35 il chilog. e chilog. 4000 di stagno in pani al prezzo di L. 2,50 il chilog. Importo 94,600. Fatali 1.o ottobre, ore 12 merid. (V. n. 31 del *Monitore)*.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e fornitura in opera delle *travate metalliche pel tronco Chiavari-Riva* per conto delle Ferrovie del Mediterraneo.

Direzione del Genio Militare di Torino. — L' appalto dei lavori di ordinamento, manutenzione e miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare della piazza di Torino, tanto entro la cinta daziaria che fuori, dal primo settembre 1888 al 30 giugno 1889 fu aggiudicato al signor Lorenzo Boffa per L. 38,780. (V. n. 32 del *Monitore)*.

Direzione del Genio Militare di Capua. — L' appalto per la manutenzione degli immobili militari in Capua, Santa Maria (Capua Vetere) ed aversa pel triennio dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1891 è stato aggiudicato al signor Luigi Giova per L. 48,750 (V. n. 32 del *Monitore)*.

Direzione del Genio Militare di Venezia. — L'appalto dei lavori di costruzione e lavori varî nei dintorni a nord-est di Mestre venne aggiudicato al signor Cesare Cecchini per Lire 1,052,821 (V. n. 32 del *Monitore)*.

Città di Torino. — L' appalto dei lavori della costruzione di una steccaia-sifone o di un nuovo edificio di derivazione dal torrente Dora a monte del ponte delle Benne fu aggiudicato al signor Carlo Parnisari per L. 121,800. (V. n. 26, 29 e 32 del *Monitore)*.

Deputazione Provinciale di Girgenti. — L' appalto della costruzione di una variante nella strada Casteltermini al confine con la provincia di Palermo, e propriamente del Ponte Palo per la stazione ferroviaria di Acquaviva alla casa Guccia incluse le opere murarie del nuovo ponte con travata metallica sul fiume S. Pietro è stato aggiudicato al signor Sigismondo Mondello per L. 40,469.03. (Vedi n. 25 e 30 del *Monitore)*.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

5ª Decade — Dall'11 al 20 agosto 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilometri esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	100.919 62	2.617 57	17.607 48	106 3.5 34	1.505 84	223 965 85	606 00	377 83
1887	45 058 60	856 10	10 618 55	88.013 46	1.744 80	116 391 51	605 00	241 57
Differenza nel 1888	+ 55.861 02	+ 1 761 47	+ 6.918 93	+ 18.771 88	— 238 96	+ 82.574 34	»	+ 136 26
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO				
1887-88	515 035 54	10.711 61	79 622 22	459.299 58	7.539 64	1.072.211 59	606 00	1.169 33
1886-87	328.363 34	7.340 85	64.092 12	400 593 25	9 313 59	839 703 15	606 00	1.333 14
Differenza nel 1888	+ 186.672 20	+ 3.371 76	+ 15.530 10	+ 58.706 33	— 1.773 95	+ 232.508 14	»	+ 433 19
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	5.688 93	65 56	363 84	849 82	22 40	6 990 60	64 00	109 23
1887	1.981 93	34 05	289 71	815 04	48 70	3.169 48	62 00	51 12
Differenza nel 1888	+ 3.707 00	+ 31 51	+ 74 13	+ 34 78	— 26 30	+ 3.821 12	+ 2 00	+ 58 11
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO				
1887-88	21 659 52	281 49	1 704 79	4.999 79	143 26	28.791 00	64 00	449 86
1886-87	14.998 40	291 05	1.653 08	3.667 04	252 76	20.862 33	62 00	336 49
Differenza nel 1888	+ 6.661 12	— 9 56	+ 53 71	+ 1.332 90	— 109 50	+ 7.928 67	+ 2 00	+ 113 37

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

23ª Decade — Dall'11 al 20 agosto 1888

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO DELL'ANNO 1888

e parallelo dei prodotti accertati nell'anno precedente, depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	1.353.101 94	47.203 38	383.576 04	1.186.717 81	32 794 40	3.003.693 60	3.984 00	753 94
1887	1.245 447 65	48.513 74	323.316 69	1.067.552 90	27.612 72	2.712.443 73	3.980 00	681 52
Differenze nel 1888	+ 107.954 29	— 1.310 36	+ 60.259 35	+ 119.164 91	+ 5 181 68	+ 291.249 87	+ 4 00	+ 72 42
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	23 212.376 90	1.084.195 35	7.220 630 10	27.957.185 60	817,007 70	60.291.695 65	3.982 30	15.139 92
1887	22.394.314 08	1.069.492 17	6.602.765 32	27.396.109 85	866,037 90	58.328 719 32	3.980 00	14.655 46
Differenze nel 1888	+ 818.062 82	+ 15.003 18	+ 617 864 78	+ 561.075 75	— 49.030 20	+ 1.962.976 33	+ 2 30	+ 484 46

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	82.845 85	1.621 40	7.544 85	48.985 10	1.143 90	142.141 10	940 65	151 11
1887	80.711 74	1.973 05	5.991 22	33.010 85	1.032 81	122.719 67	801 00	152 64
Differenze nel 1888	+ 2.134 11	— 351 65	+ 1.553 63	+ 15.974 25	+ 111 09	+ 9.421 43	+ 136 65	+ 53
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1888	1.062.741 05	25 314 77	135 490 13	875 616 14	33.117 25	2.131 709 34	822 62	2.591 37
1887	969.067 81	23.582 76	104.659 37	697.081 94	33 364 18	1.829.759 06	726 70	2.517 69
Differenze nel 1888	+ 93.073 24	+ 1.732 01	+ 30.830 76	+ 178.534 20	— 2.216 93	+ 301.950 28	+ 95 92	+ 73 68

Il 19 agosto aperto il tronco Portogruaro Casarsa di chilometri 21.

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade Differenze nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio Differenze nel 1888
Viaggiatori	3.610 40	3,145 10	+ 465 30	63.073 75	50 242 15	+ 12 831 60
Merci	595 65	527 15	+ 68 50	13.814 70	12.681 43	+ 1.133 27
Introiti diversi	103 10	88 40	+ 14 70	2.682 15	2.891 45	— 212 30
Totali	4.309 15	3,760 65	+ 548 50	79.573 69	65,818 03	+ 13 755 57

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con sede in Milano - Capitale sociale L. 135 milioni - interamente versato

Emissione di 90,000 nuove Azioni.

In base alla deliberazione presa dall'Assemblea generale straordinaria degli azionisti di questa Società, tenuta l'11 aprile c. a., dovendosi provvedere all'aumento del Capitale Sociale mediante emissione di 90.000 nuove azioni da L. 500 caduna da offrirsi alla pari, di preferenza e prorata, ai possessori delle 270,000 azioni già in circolazione, si fa noto che tale emissione avrà luogo nel tempo e nei modi seguenti:

1. Gli Azionisti che intendono valersi del diritto d' opzione a loro riservato, dovranno presentare le loro azioni dal 20 settembre al 1° ottobre p. v. ad una delle Casse, Banche o Ditte indicate in calce al presente avviso, elencate su apposito modulo in doppio esemplare firmato dal possessore.

2. Contemporaneamente dovrà essere versato, a titolo di cauzione, un primo decimo di L. 50 per ciascuna delle nuove azioni cui si ha diritto, ritenuto che verrà attribuita *una* azione nuova per *tre* delle vecchie escluso ogni frazionamento di azioni.

3. La Cassa rilascerà separata ricevuta per detto primo decimo e restituirà le azioni, timbrate con un bollo speciale, comprovante che fu esercitato il diritto di opzione.

4. Un secondo versamento di L. 50 per ogni nuova azione dovrà essere fatto dal 10 al 15 novembre, e un terzo, pure di L. 50, dal 25 al 31 dicembre 1888. Del secondo versamento sarà data quietanza sulla stessa ricevuta del primo.

5. All'atto del terzo versamento, contro restituzione della ricevuta dei primi due, verrà consegnato un certificato provvisorio nominativo indicante il numero di azioni nuove che spettano all' Azionista, con menzione del pagamento di tre decimi sull'importo di queste. Per questo terzo versamento sarà computata come denaro effettivo la cedola n. 6 delle azioni vecchie.

6. Il secondo ed il terzo versamento dovranno essere effettuati presso la stessa Cassa o Banca dove fu esercitata l'opzione.

7. Gli altri sette decimi verranno richiesti dal Consiglio d'Amministrazione, a misura che i bisogni lo consiglieranno, con intervalli non minori di un mese, ed in modo che le nuove azioni siano, in ogni caso, liberate per intero al 30 giugno 1890. Ciascun versamento sarà indicato nel certificato provvisorio nominativo.

8. Per il ritardo nei versamenti dei decimi sono applicabili le disposizioni degli articoli 42 e 43 dello Statuto Sociale.

9. Le nuove azioni fino al 30 giugno 1890 non parteciperanno agli utili dell' esercizio sociale, ma godranno di un interesse pari al 5 0|0 all'anno versato, in base all'art. 181 del Codice di Commercio. Tale interesse sarà pagato al 1° gennaio e al 1° luglio degli anni 1889 e 1890: l'interesse maturato potrà anche essere scontato nei versamenti dei decimi.

10. Trascorso il termine fissato pel versamento dell'ultimo decimo, saranno ritirati i certificati provvisori nominativi, contro consegna dei titoli definitivi.

11. Dal 1° luglio 1890 le azioni nuove saranno in tutto pareggiate alle antiche.

Milano, li 29 agosto 1888.

IL CONSIGLIO D' AMMINISTRAZIONE.

MILANO - Cassa Sociale
Id. - Banca Generale
NAPOLI - Cassa Sociale
Id. - Società di Credito Meridionale
ROMA - Banca Generale
TORINO - Banca di Torino
GENOVA - Banca Generale
VENEZIA - Iacob Levi e figli
LIVORNO - Rodocanacchi figli e C.
FIRENZE - M. Bondi e figli
PALERMO - Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule
BERLINO - Disconto Gesellschaft
COLONIA - S. Oppenheim Iunior e C.
FRANCOFORTE s/m - B. H. Goldschmidt

FRANCOFORTE - Filiale der Bank für Handel und Industrie
BASILEA - Basler Bankverein
Id. - De Speyr e C.
ZURIGO - Società di Credito Svizzero
GINEVRA - Banque Nouvelle des Chemins de fer Suisses
PARIGI - Société Générale pour favoriser, etc., rue de Provence n. 54 56
LONDRA - Louis Cohen et Sons
VIENNA - Société Autrichienne de Crédit
Trieste - Morpurgo e Parente
Id. - Filiale de la Société Autrichienne de Crédit de Vienne.

TORINO, 1888 — TIPOGRAFIA G. ROBIOLA.

ANNO XXI — Sabato, 8 Settembre 1888 — NUM. 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

NOTE ED APPUNTI SULLE FERROVIE ITALIANE IN ESERCIZIO

(*Vedi N. 34 e 35*).

RETE ADRIATICA

Dopo i due prospetti per il 1887 — *Incasso delle stazioni* (I) e *Traffico a piccola velocità in partenza dalle stazioni* (II) — pubblicati nei due precedenti numeri, raggruppiamo in questo, (sempre riferibilmente all' anno 1887), i prospetti che riguardano il traffico delle merci a piccola velocità e quello delle merci a grande velocità ed a velocità accelerata sull'intera Rete.

Questi prospetti sono quattro, cioè, seguendo la numerazione ordinativa di queste nostre « Note ed Appunti: »

III. *Traffico a piccola velocità in servizio cumulativo colle altre ferrovie italiane e con quelle estere.*

Il traffico è indicato in quintali; ed il numero di essi, da noi segnato per ogni ferrovia in corrispondenza, è lo importo totale del traffico nelle diverse 24 categorie di merci, delle quali v'ha poi la specificazione nel successivo prospetto V.

IV. *Quantità e prodotto delle merci a piccola velocità, col raffronto tra il* 1887 ed il 1886.

Nelle quantità dei trasporti — indicate a tonnellate od a numeri per i soli veicoli — non figurano i trasporti della linea Milano-Chiasso, comune alle due reti Mediterranea ed Adriatica; vi sono invece compresi i prodotti.

Nel totale poi di questi, tanto per il 1887 quanto per il 1886, sono comprese L. 662,274.68 degli introiti diversi non soggetti all'imposta. Ciò, del resto, appare chiaramente dallo stesso prospetto.

V. *Specificazione per natura delle merci trasportate a piccola velocità, col raffronto tra il* 1887 *ed il* 1886.

Anche in questo prospetto non figurano le quantità delle merci trasportate sulla linea comune Milano-Chiasso.

VI. *Quantità e prodotto dei bagagli e delle merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata, col raffronto tra il* 1887 *ed il* 1886.

Nelle quantità dei trasporti — indicate a quintali per le merci in generale e per i bagagli, a numero per i cani, a migliaia di lire per il numerario ed oggetti di valore, a capi per il bestiame — non figurano i trasporti della linea comune Milano-Chiasso; vi sono invece compresi i prodotti.

III. TRAFFICO A PICCOLA VELOCITÀ IN SERVIZIO CUMULATIVO COLLE ALTRE FERROVIE ITALIANE E COLLE FERROVIE ESTERE.

Ferrovie in corrispondenza	Quintali
Rete Mediterranea	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	5,684,803
Arrivi sulla rete Adriatica . .	7,323,936
Rete Sicula	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	339
Arrivi sulla rete Adriatica . .	92
Linea Santhià-Biella	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	48,997
Arrivi sulla rete Adriatica . .	26,458
Linea Nord-Milano	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	112,855
Arrivi sulla rete Adriatica . .	99,833
Linea Albano-Laziale-Nettuno	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	3,803
Arrivi sulla rete Adriatica . .	509
Linea Poggibonsi-Colle Val d'Elsa	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	5,020
Arrivi sulla rete Adriatica . .	10,166
Linee della Società Veneta	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	744,254
Arrivi sulla rete Adriatica . .	493,800
Linea Reggio Emilia	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	27,334
Arrivi sulla rete Adriatica . .	28,098
Ferrovie Svizzere	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	170,467
Arrivi sulla rete Adriatica . .	112,768
Ferrovie Germaniche-Boeme-Belghe	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	284,177
Arrivi sulla rete Adriatica . .	492,896

Ferrovie Francesi	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	274,129
Arrivi sulla rete Adriatica . .	144,562
Ferrovie Austro-Ungariche	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	48,404
Arrivi sulla rete Adriatica . .	797,726
Società di Navigazione Lago di Como	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	22,475
Arrivi sulla rete Adriatica . .	31,018
Società di Navigazione Lago Maggiore	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	36,045
Arrivi sulla rete Adriatica . .	17,414
Società di Navigazione Generale Italiana	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	11
Arrivi sulla rete Adriatica . .	19
TOTALE GENERALE	
Spedizioni dalla rete Adriatica . .	7,463,113
Arrivi sulla rete Adriatica . .	9,579,295

IV. Quantità e prodotto delle merci a piccola velocità.

INDICAZIONE delle diverse categorie di trasporto		UNITÀ	QUANTITÀ 1887	QUANTITÀ 1886	PRODOTTO 1887	PRODOTTO 1886	Per cento 1887	Per cento 1886
Mercanzia a tariffa generale e speciale senza vincolo di peso	1ª 2ª 3ª 4ª e 5ª cl.	Tonn.	509,509	551,647	11,606,410.15	12,666,701.13	24.67	28.26
	6ª 7ª ed 8ª classe.	id.	217,134	258,607	2,202,833.68	2,728,296.71	4.69	6.09
Mercanzia a tariffa speciale comune e locale con vincolo di peso .		id.	4,258,948	3,829,706	30,552,145.03	27,092,336.34	64.95	60.44
Bozzoli morti		id.	2,501	2,311	127,573.34	99,121.11	0.27	0 22
Veicoli		Numero	2,133	2,014	80,431.53	42,848.97	0.17	0.09
Trasporti per conto dello Stato . .	Sali . . .	Tonn.	88,033	74,298	1,274,970.50	967,055 10	2.71	2.16
	Tabacchi .	id.	26,950	29,305				
	Merci diverse	id.	32,686	31,320				
	Veicoli . .	Numero	1,524	812				
Sopratassa per i tratti acclivi					316,714.66	347,266.83	0.67	0.77
Introiti diversi . . .	soggetti all'imposta				217,853.31	104,874.73	0.46	0.23
	non soggetti all'imposta				662,274.68	779,589.60	1.41	1.74
Totale					47,041,206.88	44,828,090.52	100 —	100 —

V. Specificazione per natura delle merci trasportate a piccola velocità.

DISTINZIONE DELLE MERCI PER NATURA	QUANTITÀ TONNELLATE 1887	QUANTITÀ TONNELLATE 1886	Per cento 1887	Per cento 1886
Cereali, legumi secchi e farine	1,009,520	1,057,246	19.66	22.13
Derrate e materie alimentari	45,731	51,116	0.89	1.07
Frutta, ortaglie e verdure	46,337	62,695	0.90	1.30
Acque, bevande e spiriti	257,300	257,462	5.01	5.39
Coloniali e drogherie	50,581	45,644	0.99	0 96
Olii vegetali e materie grasse	82,984	75,441	1.62	1.58
Materie tessili, greggie, filate e tessute	181,727	180,829	3.54	3.79
Radici, semenze, piante, foraggi ed altri prodotti vegetali . .	66,037	65,188	1.29	1.36
Prodotti chimici, industriali e generi medicinali	46,095	40,552	0.90	0.85
Generi per tinta e per concia	21,071	22,484	0.41	0.47
Mercierie, chincaglierie, profumerie ed oggetti diversi . . .	60,519	65,270	1.18	1.37
Stampati, carta ed oggetti di cancelleria	32,425	32,035	0.63	0.67
Prodotti dell'arte ceramica e vetraria	42,332	37,147	0.82	0.77
Prodotti animali	19,118	21,505	0.37	0.45
Minerali metalliferi e metalli grezzi	291,925	181,388	5.68	3.80
Prodotti dell'industria metallurgica	98,991	97,867	1.93	2.05
Macchine e meccanismi	21,083	20,902	0.41	0.43
Legnami grezzi e lavorati	541,387	452,455	10 54	9.47
Materie bituminose, resinose ed olii minerali	35,607	37,750	0.69	0.79
Terre ed altri minerali non metalliferi	85,999	76,450	1.67	1.60
Marmi, pietre ed altri materiali da costruzione	955,479	936,704	18.60	19.61
Combustibili	816,580	687,570	15.90	14.40
Cascami, avanzi e concimi	179,264	136,571	3 49	2.86
Trasporti per conto dello Stato	147,669	134,923	2.88	2.83
Totale	5,135,761	4,777,194	100 —	100 —

VI. — Quantità e prodotto dei bagagli e delle merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata.

INDICAZIONE delle diverse categorie di trasporto	UNITÀ di traffico	QUANTITÀ		PRODOTTO		PER CENTO	
		1887	1886	1887	1886	1887	1886
Bagagli e giornali	Quintali	268,481	220,908	1,581,666.89	1,320,962 88	11.34	10.65
Cani	Numero	25,228	24.057	46,785.70	42,894 47	0.34	0.35
Mercanzie a tariffa generale	Quintali	7,207	9,035	73,343.69	94,292.20	0.53	0.76
Mercanzie a tariffe speciali N. 1, 2, 5 e 8	id.	684,655	652,011	3,746,244.61	3,454,628.56	26.86	27.86
Derrate alimentari a tariffe speciali N. 3, 6 e 7	id.	1,033,329	901.934	2.498,352.94	2,382,079 91	17.91	19.21
Derrate alimentari a P. V. accel.	id.	807,749	898,328	1,747,368.69	1,245.344 39	12.53	10.04
Bozzoli	id.	41,153	64,793	232,885 00	256.862.83	1.67	2 07
Numerario ed oggetti di valore	Migliaia di lire	191,920	244.164	145,069 70	158,174 88	1.04	1.28
Veicoli e feretri	Numero	492	432	36,685.05	32,959 93	0.26	0.27
Bestiame: a tariffa generale - cavalli in vagone scuderia	Capi	709	1,110	33,218.78	106,365.65	0 24	0 86
Bestiame: a P. V. accelerata	id.	1,165,216	1,041,184	2,909,201.77	2,680,010.22	20.86	21.62
Trasporti per conto dello Stato: bagagli	Quintali	36 068	22,480	169,739.67	119,698.69	1.22	0.97
Trasporti per conto dello Stato: mercanzie	id.	21,569	23,857				
Trasporti per conto dello Stato: numerario	Migliaia di lire	7,744	15,462	381,902.83	173,891.00	2.74	1.40
Trasporti per conto dello Stato: veicoli	Numero	1,070	423				
Trasporti per conto dello Stato: bestiame	Capi	12,209	8,285				
Introiti diversi: soggetti all'imposta				10,999.27	9,049.49	0.08	0.07
Introiti diversi: non soggetti all'imposta				332,463.33	321,600.34	2.38	2.59
Totale				13,945,927.92	12,398,815.44	100.00	100.00

FERROVIE IN AFRICA

Parecchie linee ferroviarie furono già costrutte o sono in istudio lungo le coste dell'Africa. Al nord l'Egitto, l'Algeria e la Tunisia, al Sud la Colonia del Capo ed il Natal, all'Est il territorio di Massaua e quello del Transvaal, all'Ovest il Senegal francese ed il Congo portoghese contano parecchi tronchi ferroviarii di qualche importanza.

Omettendo di quelli, intorno a cui abbiamo già detto altre volte, riassumeremo ora dal *Moniteur des Intérêts Matériels* alcune speciali notizie delle ferrovie nello Zululand e nel Congo portoghese.

Nello Zululand.

Il Governo del Natal ha deliberato di costrurre una ferrovia lungo le coste dello Zululabd.

Il Natal (colonia inglese sulla costa orientale dell'Africa meridionale) possiede già due linee di ferrovia: l'una che dal porto di Durban, attraversa la colonia nella direzione nord-est, sino a Ladysmith presso la frontiera dello Stato libero di Orange; l'altra che, lungo la costa per circa 50 miglia, si dirige verso Verulam. La prima fu prolungata verso lo Stato Libero d'Orange ed il Transwaal e ciò nel concetto di collegare fra loro le altre strade che mettono verso Pretoria e di attirare il traffico delle miniere d'oro. Le difficoltà materiali sono grandi assai e perciò la linea di Durban, quantunque la più breve, è una delle peggiori. Sembra tuttavia che la colonnia sia disposta ad impadronirsi dello Zululand col prolungarvi la ferrovia sino a questa regione; a quel modo che la Colonia del Capo cerca di impadronirsi del controllo di Bechaunaland col costrurre una ferrovia da Kimberley verso il nord.

Il prolungamento di 50 o 60 miglia della strada ferrata Durban-Verulam condurrebbe la linea delle coste del Natal sino al fiume Tugela che forma appunto il confine tra il Natal e lo Zululand; prolungando poi ancora tale ferrovia di circa duecento miglia, essa attraverserà in linea retta lo Zululand per far capo al paese di Amatonga. Se la si prolungasse poi ancora meno di duecento miglia, la locomotiva traverserebbe le montagne di Lombolo e per una strada facile arriverebbe nella contrada di Swazi che è ben fornita di compagnie aurifere al disopra di Swazi e sino al distrette aurifero di Barberton nel Transvaal.

Noi possiomo adunque dire che duecento miglia di ferrovia pacificherebbero il Zululand e che duecento miglia di più collegherebbero i paesi di Amatonga e di Swazi, dal Transvaal e dal Natal. É a desiderarsi che queste ferrovie sieno costrutte il più presto possibile; ma bisogna notare che una colonia come quella del Natal non può da sola sopportare le spese della loro costruzione. Occorre adunque un sussidio della metropoli; per la qual cosa bisogna fare i conti con i contribuenti inglesi.

Nel Congo portoghese

Della ferrovia del Congo sono terminati gli studi; ma nella colonia portoghese è in costruzione la ferrovia da San Paolo di Loanda ad Ambaca. Questa è destinata specialmente al servizio della regione bagnata dal fiume Localla, affluente del Coanza, ed una delle regioni più ricche della provincia di Angela, specialmente per le piantagioni di caffè, tabacco, cotone ed arachidi. Essa fa capo al villaggio di Pemba d'Ambaca, posto presso le sorgenti del Localla sulla strada carovaniera ai regni negri del-l'interno.

La ferrovia misurerà 350 chilometri, ossia quanto la ferrovia del Congo tra Matadi e Stanley-Pool. Il progetto fu annunciato un quindici anni addietro e nel 1879 gli ingegneri ne avevano tracciato definitivamente una parte; ora gli studi furono compiuti per 150 chilometri sino ad Oeiras.
Da un anno sono incominciati i lavori; questi sono terminati per circa 50 chilometri, dei quali 25 sono già aperti all'esercizio.

Gravissime sono le difficoltà del terreno da superare; e — mentre la « Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie » fa studiare la ferrovia di Stanley-Pool a scartamento di metri 0,75 con salite di m. 0,040 per metro e con curve da 50 a 40 di raggio — la Società concessionaria della ferrovia Loanda-Ambaca costruisce la propria a scartamento di 1 metro con salite non mai superiori a 0,025 per metro e con curve non mai inferiori ad un raggio di 125 metri.

L'industria belga fornisce gran parte del materiale d'armamento e del materiale d'esercizio. Le rotaie sono d'acciaio del peso di 20 chilogrammi per metro lineare e misurano metri 7,20 di lunghezza. Le traverse sono di faggio o di abete iniettate al creusoto per ripararle dalle termiti. Sino ad ora, nel suo primo tratto, la ferrovia conta poche opere d'arte essendochè non attraversi che pianure sabbiose.

Il Governo portoghese ha assunto il patronato dell'impresa, assicurando alla Società concessionaria l'interesse del 6 0[0 sulla somma spesa per la costruzione e guarentendo nel medesimo tempo un provento fisso per l'esercizio della ferrovia, che egli rifarà alla Società se le entrate dell'esercizio non sieno sufficentemente rimuneratrici.

La Società concessionaria prese nome di « Compagnie royale des chemins de fer transafricains » rivelando con esso i suoi futuri progetti. Pemba d'Ambaca non sarebbe infatti che una prima tappa, donde la ferrovia dovrebbe proseguire sino al Koango, affluente del Congo, per la via di Malange e Cassange, le ultime stazioni del commercio portoghese verso l'interno. Di là inoltrandosi verso sud-est attraverso il bacino dell'Alto Zambese, territorio poco conosciuto, la ferrovia farebbe capo allo Zambese presso Tetè in provincia di Mozambico.

La Società concessionaria ed il Governo portoghese hanno grande fiducia nello sviluppo di questa ferrovia per la quale sperano di avvivare e attirare per i primi i prodotti dal centro dell'Africa verso le stazioni commerciali interne e le littoranee della colonia.

V'hanno certamente grandi difficoltà tecniche da superare ma esse non sono punto insormontabili.

Bisogna piuttosto considerare se, prima che la ferrovia portoghese della Compagnia Transafricana abbia raggiunto un terzo del suo progetto tracciato, la Compagnia del Congo non possa riuscire a collegare Stanley-Pool a Matadi, ed avviare per questa ferrovia al Basso Congo i prodotti dell'alta regione e dei numerosi affluenti del fiume.

Ad ogni modo è questa una benefica lotta di commercio ed una nobile gara di progresso che bisogna altamente lodare ed incoraggiare.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Sedicesimo Rapporto

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1887.

(Traduzione del Monitore — *Cont., v. n. 35).*

D. — SPESE E STATISTICA DELL'ESERCIZIO.
(Lunghezza: 266 chilometri).

SPESE		1887 TOTALE	1887 p. 0[0	1886 TOTALE	1886 p. 0[0
I. Amministrazione generale	L.	386,351.55	6.99	390,230.14	7.38
II. Sorveglianza e manutenzione della linea . .	»	1,249,607.08	22.60	1,410,379.57	26.65
III. Spedizione e movimento	»	1,180,648.97	21.36	1,113,165.56	21.04
IV. Trazione . . .	»	1,783,720.30	32.36	1,582,735.27	29.91
V. Spese diverse . . .	»	922,615.83	16,69	794,882.48	15.02
Totali .	L.	5,527,943.73	100,00	5,291,393.02	100.00

La spesa si eleva nel		1887	1886
per chilometro di linea .	L.	20,781.74	19,892.45
Id. di treno .	»	2.8719	3.0383
Id. di percorso utile	»	2.4171	2.6694
Id. d'asse di vetture	»	0,0926	0.1061
Id. di tonnellata	»	0.0161	0.0187
p. 0[0 sulle entrate d'esercizio	»	46,64	52.03
Id. pei trasporti	»	48,26	53.87

Le *spese d'esercizio* sono di L. 236,550.71 superiori a quelle del 1886. L'eccedenza reca:

sulla spedizione e movimento	L.	67,483.41
sulla trazione	»	205.985.03
sulle spese diverse	»	127,733.35
Totale . . .	L.	401.201.79

dalle quali devonsi dedurre per minori spese:
sull'Amministrazione generale L. 3,878.59
sulla manutenzione e sorveglianze della linea . . . » 160,772.49

164,651.08

restando un'eccedenza di spese per L. 236,550.71

Ad I. Amministrazione generale.

La diminuzione di L. 3,879.59 su questo capitolo delle spese deve accagionarsi specialmente alla rubrica « spese diverse » (forniture per uffici, stampati e rilegatura, ecc.) L'economia più importante si ottenne nelle spese di stampa.

Ad II. Sorveglianza e manutenzione della linea.

L'organizzazione di questo ramo di servizio non ha subita alcuna modificazione nel 1887.

La sorveglianza e la manutenzione della linea hanno costato le seguenti somme:

		1887	1886
personale	L.	389,086.99	392,775.34
manutenzione e rifacimento della linea	»	808,560.20	969,507.21
spese diverse	»	51,959.89	48,097.02
Totali . .	»	1,249,607.08	1,410,379.57

Le *spese per il personale* furono di L. 389,086.99 (lire 392,775.34 nel 1886): la diminuzione di L. 3.688 35 è dovuta ad una riduzione del personale dell'ufficio dell'ingegnere in capo.

La *manutenzione delle linee* e delle sue dipendenze, compresavi la soprastruttura, ha costato nel 1887 L. 208,058.24 (nel 1886 L. 282,544.02); questa riduzione di L. 74,485 78 deriva dal non essersi potuto rinnovare il pietrisco su molte sezioni.

Circa a lavori importanti in questa categoria, vi indichiamo: la costruzione di una tettoia di protezione alla

entrata del tunnel di Studzeck (L. 1,376.45); il rinnovamento del pietrisco nella grande galleria tra i chilometri 70,780 e 72,780 del binario ovest e fra i chilom. 78,135 e 79,148 del binario est (L. 9,394.64); pavimentazione parziale del piazzale d'arrivo nella stazione di Goeschenen (L. 1,732.85); termine dei lavori di difesa delle rive del Ticino al chilometro 141 $\frac{510}{725}$ (L. 2,171.67) e fra Cadenazzo e Gordola (L. 4,579.25) e finalmente una nuova coloritura ai ponti metallici (L. 3,213.45).

Lo sgombero ed il consolidamento delle pareti rocciose e delle rive minaccianti scoscendimento hanno dato occasione ad una spesa di L. 35,985.38.

Nella notte del 31 ottobre, in seguito a persistenti pioggie, un masso di 25 metri cubi si staccò da una altezza di circa 200 metri al chilometro 30,045 (Gaisruckenthal, presso Fluelen) e nella sua caduta sul binario distrusse completamente il ponte della ferrovia lungo metri 4.4. Dell'accidente si ebbe pronta notizia e la comunicazione fu ristabilita con un ponte provvisorio; il nuovo ponte stabile fu poi terminato il 7 dicembre. A scopo di prevenire il rinnovarsi di simili accidenti furono costrutti in quel luogo lavori di protezione.

La *manutenzione della soprastruttura* (binario in ferro ed installazioni meccaniche) ha apportata una spesa di lire 391,225.06, la quale, relativamente al 1886 (L. 514,106.12) rappresenta una diminuzione di L. 122,881.06. Eccetto di 896 metri nel tunnel del Paradiso (tra i chilom. 183,380 e 184,276) non si fece luogo ad alcun rifacimento completo di binario; continuossi invece la sostituzione delle traverse metalliche a quelle in legno dolce. Le spese per la manutenzione della soprastruttura si dividono nelle seguenti rubriche:

	1887	1886	Differenze
a) valore del materiale di soprastruttura acquistato per la manutenzione ordinaria dei binari . . .	L. 193,906.79	132,893.55	+ 61,013.23
b) personale per l'assetto dei binari	» 164,127.06	145,485.14	+ 18,641.92
c) manutenzione delle istallazioni meccaniche	» 33,102.49	56,904.94	— 23,802.45
d) rifacimento completo del binario	» 26,298.20	286,795.58	— 260,497.38
Totale	L. 417,134.54	622,079.22	— 204,644.68
meno il valore del vecchio materiale ritirato	» 26,209.48	107,973.10	— 81,763.62
Spesa netta	L. 391,225.06	514,106.12	— 122,881.06

Ad a. La manutenzione ordinaria dei binari ha reso necessari nel 1887 i seguenti rifacimenti: 13,135 traverse in abete e 3,169 traverse in quercia (totale 16.304 in luogo di 9,499 nel 1886) furono sostituite da 10,075 traverse metalliche e da 6,229 traverse in quercia (in parte nuove ed in parte vecchie, ma ancora utilizzabili e provenienti da sezioni riparate); alla riparazione occorsero inoltre 290 traverse per aghi (178 nel 1886), 521,25 metri di rotaie in acciaio (570,51 nel 1886) e metri 3,444.19 di rotaie in ferro (m. 2,910.07 nel 1886).

La maggior parte delle traverse metalliche, ossia 9,090, fu collocata sulla sezione Immensee-Erstfeld e 985 nella galleria di Prato; un gran numero delle traverse in quercia ha servito per sostituire le traverse guaste della galleria del Gottardo.

Nel corso del passato esercizio, avvennero 38 rotture di rotaie (32 nel 1886; 29 nel 1885; 17 nel 1884; 38 nel 1883) delle quali, 16 sono dovute a cause esterne (cadute di massi, sviamenti, scontri di veicoli, ecc.) e 122 a cattiva costruzione. Queste 22 rotaie furono sostituite dai loro fornitori e così pure per le altre 38 rotaie rimosse per causa di sfogliatura, fessure, ecc. del metallo.

Ad b. La maggiore spesa per l'assetto dei binari è in ragione diretta col grande numero delle traverse e delle rotaie cambiate.

La lunghezza delle sezioni provvedute di soprastruttura metallica era alla fine dell'anno di metri 40,410, ossia l'11.75 0/0 della lunghezza totale.

I fondi per la rinnovazione hanno contribuito nella spesa per il materiale del binario per la somma di L. 238,744.15.

La *manutenzione degli edifici* costò nel 1887 L. 92,747.77 ossia L. 38,650 più che nel 1886, in cui la spesa fu di L. 54,097.51:

Ricorderemo anzitutto le riparazioni al tetto dei depositi di Brunnen. Siccome la semplice copertura con tegole a incastratura lasciava passare l'acqua, così fu loro sottoposto uno strato di asfalto e nel medesimo tempo furono cambiate le doccie di gronda trasversali. La spesa per tali lavori, sul conto dell'esercizio, è di L. 19,924.28.

Ricorderemo inoltre circa altre spese straordinarie: la provvista di materiale Eberhard per estinguere gli incendi a dotazione delle stazioni, per un importo di L. 5,242 96; il trasporto della tettoia per le merci di Steinen in linea col fabbricato per i viaggiatori, L. 1,000; seconda condotta per la grue idraulica di Faido, L. 1438.90; rinnovazione parziale del tetto dell'edificio per i viaggiatori a Chiasso, L. 1,706.46; rinnovazione della copertura a zinco sul terrazzo nell'ala meridionale dell'edificio per i viaggiatori in stazione di Bellinzona, L. 3,205.40; costruzione delle grondaie per la pensilina in stazione di Goeschenen, L. 1,000; manutenzione dell'edificio per l'amministrazione a Bellevue, L. 1,166.40; rinnovazione del pavimento nel padiglione sud dell'edificio per i viaggiatori nella stazione di Lugano, L. 1,017.74.

Un violento uragano con grandine scatenatosi durante il mese di settembre nella regione meridionale del Ticino, ha recati gravi danni alle finestre, alle coperture a vetri, ai tetti, ecc. degli edifici nelle stazioni.

La *manutenzione del telegrafo, dei segnali e delle chiusure* importò nel 1887 la somma di L. 76.091.38, ossia lire 4,719 76 meno che nel 1886 (L. 80,811.14). La spesa così si ripartisce: lire 33,540.14 per la manutenzione delle linee telegrafiche e per l'affitto del filo; lire 11,720.61 per la manutenzione dei segnali nelle stazioni e lungo la ferrovia; lire 30,830.63 per la manutenzione delle chiusure, comprese le barriere.

Le spese per le chiusure riguardano specialmente la manutenzione delle siepi vive e delle chiusure a cordoni.

L'eccedente della spesa per la manutenzione delle linee telegrafiche fu cagionato specialmente dalle masse di neve cadute negli inverni 1886-87 e 1887-88; le quali hanno dato occasione a numerose interruzioni e rotture di fili. Inoltre la trasformazione delle linee telegrafiche ha costato: nella stazione di Bellinzona, lire 2,586.89 e nella stazione di Gubiasco lire 1,120.70.

Le sezioni di Biasca-Castione, Melide-Chiasso ed il tronco affittato di Rothkreuz-Immensee furono del pari provvisti di campane segnali. Ora questi apparecchi funzionano da un capo all'altro della linea principale Rothkreuz-Chiasso.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

Un giornale della nostra città ha annunciato che il comm. Delfino, ispettore del Genio Civile, avendo avuto dal Ministero l'incarico di riferire sul progetto presentato dalla Mediterranea pel quinto tronco della linea Cuneo-Ventimiglia (da Limone a Tenda), vi si sarebbe dichiarato contrario, e che dietro quella relazione il Governo avrebbe deciso di provvedere esso stesso alla costruzione del detto tronco, in luogo di affidarlo alla Società.

Possiamo invece assicurare che questa determinazione fu presa d'accordo fra il Governo e la Società, la quale, a parte le linee di cui già le è stata o le sarà quanto prima concessa la costruzione, intende,

sulle altre linee, conservare la dirigenza dei soli tronchi già in corso di lavoro, abbandonando quelli non ancora iniziati, come è appunto il caso del tronco Limone-Tenda.

><

Da Cuneo riceviamo poi le seguenti informazioni:

In agosto p. p. i lavori di costruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, nel tratto compreso fra Robilante e Vernante, sono stati condotti con discreta attività. Si è lavorato in tutte le opere esterne con un aumento di forza, e sono stati riattivati i lavori di completamento in tutte le gallerie ultimate. Procedono pure regolarmente e con aumento di forza i lavori di scavo e di muratura delle gallerie Ponte Nuovo, Brunet e nella elicoidale.

Anche sul tronco successivo da Vernante a Limone vennero in agosto ripresi i lavori con maggiore energia che non negli scorsi mesi. Continuano i lavori dei viadotti: Santa Lucia, Nosè, Marino e Rocciaia, nonchè quelli del grande viadotto Rivoira. Continuano altresì regolarmente e con aumento di forza i lavori di scavo e di muratura delle gallerie.

><

Ferrovia Genova-Ovada-Asti.

Il Direttore Generale comm. Massa si è recato in questa settimana, assieme al comm. Oliva, Direttore del Servizio Costruzioni, a visitare i terreni ove dovrà svolgersi la grande galleria del Turchino della linea Genova-Ovada-Asti.

><

Treni direttissimi fra Milano e Roma.

La Direzione generale della rete Adriatica ha presentato al Ministero proposta per l'istituzione, durante la stagione invernale di una coppia di treni rapidissimi fra Milano e Roma, i quali partirebbero da ciascuna delle due città alle ore 9 ant. per giungere nell'altra alle 11 pom., percorrendo così l'intero viaggio in sole 14 ore e senza costringere il viaggiatore a perdere la notte.

Sappiamo che anche la Mediterranea sta studiando per migliorare la marcia dei suoi treni diretti da e per la Capitale.

><

Operazioni doganali alle Frontiere.

Trovasi a Torino da qualche giorno il comm. Ottolenghi, Ispettore superiore delle strade ferrate, per prendere parte alle conferenze, stabilite in questa città — col concorso dei rappresentanti delle due grandi amministrazioni ferroviarie, cav. Melisurgo capo divisione-aggiunto della Mediterranea e cav. avv. Pollini capo della Consulenza legale dell'Adriatica — allo scopo di concretare le norme per l'eseguimento delle operazioni doganali nelle stazioni di frontiera a cura delle Amministrazioni ferroviarie.

><

Stazione di Napoli.

La Direzione generale della rete Mediterranea, preoccupata dall'insufficienza degli impianti ferroviarî a Napoli, ha richiamato l'attenzione del R. Ispettorato sulla necessità di studiare un progetto completo per la sistemazione del servizio in quella città. Il R. Ispettorato, riconoscendo l'opportunità di questa iniziativa, ha disposto perchè abbia luogo quanto prima una conferenza tra i rappresentanti suoi e della Ferrovia, in concorso colle autorità locali, per avvisare ai provvedimenti del caso.

><

Stazione di Borgo San Donnino.

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all' approvazione governativa il progetto di massima da essa studiato per provvedere all'ampliamento della stazione di Borgo San Donnino, sulla linea da Piacenza a Bologna, allo scopo di renderla atta all'innesto che nella medesima dovrà farsi delle nuove linee per Gaiano e per Cremona.

La spesa preventivata col suaccennato progetto di massima, ammonta a L. 1,820,000.

><

Nuovi progetti dell' Adriatica.

Altri progetti importanti sottoposti all'approvazione governativa dalla Società predetta, riguardavano:

a) la proposta dei lavori occorrenti in stazione di Lecco onde rendere possbile l'innesto nella medesima delle nuove linee Lecco-Como e Lecco-Colico, pei quali è preventivata la spesa di L. 1,550,000;

b) la proposta dei lavori la cui esecuzione è necessaria per mettere il tronco da Adria a Loreo, della ferrovia Adria-Chioggia in condizioni di sicuro esercizio. Per questi lavori si è preventivata la spesa di L. 110,000;

c) la proposta per l'esecuzione di lavori di completamento della ferrovia di seconda categoria da Ascoli a San Benedetto, con un preventivo di spesa di L. 94,500;

d) la proposta concernente l'esecuzione di chiusura mediante muretti a secco, della linea da Foggia a Manfredonia, il cui preventivo di spesa ammonta a L. 107,800;

e) la proposta di acquisto di n. 16 spartineve a due rostri, il cui costo è preventivato in L. 962.73 cadauno.

><

Stazione di Grumello.

Essendo stati ultimati i lavori necessari alla stazione di Grumello, la Società delle strade ferrate Meridionali ha disposto che la stazione medesima venga abilitata al servizio delle merci a piccola velocità in servizio interno e cumulativo italiano.

><

Ponti sull'Orco e Mallone.

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per approvazione al R. Ispettorato generale il progetto per la costruzione di due nuove travate metalliche in sostituzione delle vecchie tuttora in opera pel binario a monte, attraverso i torrenti Orco e Mallone, fra Brandizzo e Chivasso, nella linea da Torino a Milano. Il preventivo annesso al progetto considera una spesa di L. 263,400.

><

Nuovi progetti della Mediterranea.

La Società predetta ha inoltre sottoposto all'approvazione governativa i seguenti altri progetti:

a) Progetti dei lavori occorrenti per provvedere all'impianto definitivo lungo la linea da Napoli a Eboli, di una fermata a Valle di Pompei, per i quali è preventivata la spesa di L. 104,000;

b) Progetto delle opere necessarie per ampliare convenientemente in relazione ai cresciuti bisogni del traffico lo scalo delle merci a piccola velocità nella stazione di Desio lungo la linea da Milano a Chiasso, con annesso preventivo di spesa di L. 41,500;

c) Progetto dei lavori occorrenti per impiantare nella stazione di Musocco, della linea da Milano a Torino, il servizio delle merci a piccola velocità; il preventivo della spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 97.013.50, compreso la provvista dell'occorrente materiale metallico.

><

Cassiere Centrale della Mediterranea.

Essendo stato collocato a riposo, in seguito a sua domanda, il Cassiere Centrale signor Cav. Carlo Ghiliani, il Consiglio d'Amministrazione, sulla proposta della Direzione Generale, ha promosso da Cassiere a Cassiere Centrale il signor Cav. Alberto Bariola in sostituzione del prefato Cav. Ghiliani.

><

Tramvie in Lombardia.

Sotto il titolo di « The Lombard road railways company » venne costituita a Londra ed a Milano, col capitale di fr. 4,375,000, una Società avente lo scopo di attuare le concessioni dei tramvia Soncino-Sant'Angelo e Milano-Giussano.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.

Diamo le informazioni che abbiamo promesso in un precedente numero del *Monitore* relative al progetto esecutivo del quarto tronco della ferrovia Aulla-Lucca, compreso fra Ponte di Campia e Castelnuovo, presentato alla approvazione governativa dalla Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo.

La lunghezza del predetto tronco è di m. 8,325.08; ed il costo totale presunto per la sua costruzione, comprese le spese generali, ammonta a L. 7,297,000, ciò che corrisponde ad un importo medio chilometrico di L. 876,508.

Secondo il progetto di massima, studiato a cura delle Provincie interessate, la lunghezza del tronco sarebbe di m. 9,512.45, e l'importo dei relativi lavori rileverebbe a L. 5,690,000, corrispondente ad un costo medio chilometrico di L. 598,635.

La differenza di costo fra l'uno e l'altro progetto dipende da che nel progetto di massima studiato dalle Provincie sono insufficienti le categorie di lavoro relative ai movimenti di terra, alle gallerie ed alle opere di difesa.

Secondo il progetto sociale — ossia quello presentato dalla Mediterranea — la cui lunghezza, come si è detto, è di metri 8325.08, il tracciato proposto partendo poco dopo il Ponte di Campia e mantenendosi sempre sulla sponda sinistra del Serchio, perfora da principio con galleria di m. 124.50 un piccolo promontorio, indi appoggiandosi sempre alla falda, giunge all'altipiano tra le progressive 1770 e 2720 che oltrepassa con trincee: prosegue poi la linea a mezza costa, giunge alla fermata di Cesarana e da quel punto in là si sviluppa in una serie di gallerie, solo interrotta da brevi tratti scoperti, fino alla stazione di Castelnuovo, situata alla sinistra del fiume nelle golene ivi esistenti.

Questo tracciato è sensibilmente diverso da quello che nel progetto di massima era stato contemplato, e la variante offre il vantaggio di renderlo più breve di circa due chilometri e meno costoso, nonchè di percorrere una zona di terreno molto più stabile.

Il progetto sociale è studiato in modo da poter servire tanto nel caso di una esecuzione a misura come a prezzo fatto. La lunghezza del tronco è suddivisa in m, 4,247.55 di rettilinei ed in m. 4,077.53 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 300. La pendenza massima adottata in altimetria, raggiunge il 25 per mille. Le opere d'arte principali progettate sono 7, cioè: quattro ponti obliqui a travata metallica delle luci rispettive di m. 11.49, m. 18.12, metri 19.70 e m. 24.74 misurate sul retto; due ponti in muratura della corda di m. 12 l'uno, e di m. 20 l'altro; un viadotto a tre archi della luce ciascuno di m. 10. I manufatti normali sono 24.

Le gallerie da perforare sono cinque, della lunghezza rispettiva: la 1ª di m. 124.50; la 2ª di metri 450.70; la 3ª di m. 175; la 4ª di m. 1,147.70; e la 5ª di m. 639.62; e così in totale m. 2,537.52. Due sono le stazioni cadenti nel tronco, cioè quelle di Castelnuovo e di Cesarana.

L'armamento dovrà essere formato da rotaie in acciaio del tipo Vignole lunghe m. 9 del peso di chilogrammi 36 per metro lineare, poggianti su 11 traverse e collegate fra loro a giunto sospeso.

Colla presentazione di questo, essendo ultimati i progetti pei tronchi dal 1° al 4° e dell'8° e 9°, mancano solo quelli dei tronchi 5, 6, 7.

><

Ferrovie complementari.

Ci informano che il R. Ispettorato generale, intendendo di allestire una relazione sull'andamento degli studî e delle costruzioni delle ferrovie complementari dal 1° luglio 1885 in poi, ha fatto invito alle Direzioni tecniche perchè compilino una speciale monografia intorno alle linee loro affidate.

><

Orarî invernali.

Sappiamo che il 17 corrente avrà luogo a Milano, presso il R. Ispettorato di Circolo, una Conferenza tra i delegati dell' Ispettorato stesso, delle Società Adriatica e Mediterranea, delle Imprese di navigazione sui laghi e delle Poste Svizzere affine di concretare le modificazioni d'orario da attivarsi nella prossima stagione invernale.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possano approvarsi gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Peregrini-Venturi per la costruzione del tronco da Mortara a Robbio della ferrovia Vercelli-Pavia, accordando in via di transazione il pagamento dei maggiori compensi ammessi dal collaudatore;

2. Che possa essere ammessa la proposta di transazione concordata con gli eredi dell'appaltatore Giuseppe Frova, relativa alla tacitazione di vertenze

insorte circa l'appalto dei lavori di armamento dei tronchi ferroviari da Ravenna a Cervia;

3. Che possa approvarsi la proposta della Società delle strade ferrate Meridionali di affidare a trattativa privata alla Ditta Confalonieri la fornitura della ferramenta pei fabbricati della stazione di Merone-Ponte Nuovo, dei caselli del tronco di raccordo con la ferrovia Milano-Erba, e dei cessi isolati delle stazioni e fermate del tronco Camerlata-Oggiono;

4. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali per un ulteriore ampliamento della stazione di Terni, per i cui lavori è preventivata una spesa di L. 978,650;

5. Che si possa approvare il progetto presentato dalla Società esercente le strade ferrate dell'Adriatico per modificazioni ai binarî, al magazzeno ed alle officine-locomotive della stazione di Rimini, in dipendenza dell' innesto nella medesima della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, con un preventivo di spesa di L. 44,700;

6. Che ai soli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi la proposta dei lavori occorrenti per lo sbancamento di una frana manifestatasi in prossimità della frana di Frassignoni, fra i caselli 71 e 72 della linea Bologna-Pistoia;

7. Che, approvati gli atti di collaudo, possa disporsi per il pagamento del residuo credito della Impresa Lindemann relativo alla fornitura dei meccanismi fissi per le stazioni della linea da Taranto a Brindisi;

8. Che si possa approvare la perizia generale dei lavori eseguiti e da eseguirsi per la costruzione del tronco da Villafranca a Grotto nella ferrovia Parma-Spezia e l'atto di sottomissione dell' Impresa Versè Alfeo per l'esecuzione dei lavori;

9. Che possa approvarsi l'atto di sottomissione dell'Impresa Medici relativo alla esecuzione dei lavori della variante per l'attraversamento del fiume Toce a Vogogna, nella ferrovia da Gozzano a Domodossola;

10. Che possano ammettersi i compensi concordati colla Impresa Frova relativi al collaudo dei lavori di completamento della linea Foggia-Manfredonia, e che la Impresa stessa possa essere esonerata dal pagamento della multa contrattuale per ritardo nel compimento dei lavori medesimi;

11. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto dei lavori di rifacimento dei due ponti sui canali Bresega e Dosso Inferiore, lungo il tronco da Adria a Loreo nella ferrovia Adria-Chioggia;

12. Che possano approvarsi gli atti di collaudo ed autorizzarsi la maggiore spesa occorsa nella esecuzione delle opere del tronco Formola-Ghiareto nella ferrovia Parma-Spezia, e che possa accordarsi alla Impresa il pagamento di determinate somme a tacitazione completa di tutte le pretese da essa sollevate.

><

Apertura di Gara.

Il giorno 22 corrente alle ore 10 ant. si terrà a Milano, presso la Direzione generale della Mediterranea, una gara internazionale per fornitura di 16 locomotive ad otto ruote accoppiate e relativi tenders.

><

Aggiudicazioni di gare.

Sappiamo che in base ai risultati della gara tenutasi presso la Società del Mediterraneo il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Provera Giuseppe di Ritirata i lavori d'impianto siepi lungo la linea Torreberretti-Pavia, col ribasso del 20 0|0.

><

In base al risultato della gara tenutasi presso la Direzione generale della Mediterranea, il R. Ispettorato autorizzò le seguenti aggiudicazioni definitive di materiale mobile:

Società Veneta di S. Elena — N. 130 carri coperti a due assi per trasporto derrate alimentari, serie H B d;

Società Anonima Italiana Ausiliare di Torino — N. 44 carri scoperti a due assi con bilico, serie A B^T;

Ing. Ernesto Breda e C. di Milano — N. 6 carri scoperti senza sponde, a due carrelli, serie N N N;

Miani Silvestri e C. di Milano — N. 120 carri coperti a due assi, serie H B;

Diatto Fratelli di Torino — N. 50 carri coperti a due assi, serie H B ^F ^C;

Società Nazionale Officine di Savigliano — N. 100 carri scoperti a due assi, serie L ^F;

Société An. « La Métallurgique » di Bruxelles — N. 100 carri scoperti a due assi, serie L ^F;

Nicaise e Deleuve di La Louviére — N. 250 carri scoperti a due assi, serie L;

« Compagnie Centrale de Construction » di Haine S. Pierre — N. 150 carri scoperti a due assi, serie L.

><

Prodotti della Mediterranea.

Negli scorsi mesi di luglio ed agosto il prodotto dell'intiera rete Mediterranea raggiunse L. 20,193,759, mentre negli stessi mesi del 1887 era stato di lire 19,688,915. Si ebbe quindi pel primo bimestre dell'esercizio corrente un aumento di L. 504,844.

><

Prodotti dell'Adriatica.

Durante lo scorso mese di luglio le linee componenti la rete Adriatica, le quali misurano la lunghezza di km. 4810, hanno dato un prodotto totale di lire 8,527,160.57. Nello stesso mese poi la Navigazione del Lago di Garda ha dato un prodotto di L. 11,716.

><

Tariffe.

La Direzione generale delle strade ferrate Meridionali, di accordo con le ferrovie del Mediterraneo ha presentato all'approvazione governativa la proposta di una tariffa locale n. 229 P. V. da attivarsi in via di esperimento pel trasporto di pietre côti ordinarie, ed altre pietre molari da arrotare, per spedizioni in partenza dalla stazione di Belluno, dirette a qualsiasi stazione delle reti Adriatica e Mediterranea. Con questa nuova tariffa verrebbe portata una ulteriore riduzione nei prezzi della tariffa vigente, e sarebbero favorite anche le lunghe percorrenze.

><

Con Decreto 1° corrente, firmato dai Ministri dei Lavori Pubblici e dell' Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata, dietro proposta delle tre

Società, l'aggiunta in tariffa della nuova voce *feccie o morchie d' olio d' oliva e d'altri vegetali, esclusa quella di ricino,* con indicazione della classe 6ª e della tariffa speciale n. 106, serie D.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 2,200 maggior spesa occorsa per l' ampliamento del fabbricato viaggiatori e cessi isolati in stazione di Pesto.

L. 720 per impianto d' un ufficio telegrafico in stazione di Manarola;

L. 5,800 per costruzione di nuove impalcature metalliche a quattro ponticelli della linea Taranto-Reggio.

><

Approvazione di contratti.

Nella seduta del Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo tenutasi il 7 corrente vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Impresa Industriale di Napoli per costruzione di due ponti in ferro lungo la linea Genova-Ventimiglia;

2. Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per costruzione di ponti metallici sul torrente Agogna e sulle roggie Biraga e Peltrenga, fra le stazioni di Novara e Ponzana;

3. Colla Ditta Dufour e Bruzzo di Genova per fornitura di 3,000 tonnellate di carbone fossile da forgia;

4. Colla Ditta Oliva e Corsi di Milano per fornitura di kg. 800,000 d'olio di ravizzone purificato per illuminazione;

5. Colla Ditta Vincenzo Bassolini di Milano per fornitura di colori e materie affini;

6. Colla Ditta Gargano Narciso di Cherasco per fornitura di ghiaia per formazione della massicciata di un fascio di binari per smistamento dei treni in stazione di Chiavari;

7. Colla Ditta Scorzon Lorenzo di Napoli per ricoloritura delle balaustrate, delle pareti esterne e di quelle delle sale d'aspetto di 3ª classe e dei serramenti nella stazione centrale di Napoli;

8. Colla Ditta Teodoro Franke di Torino per fornitura di m. c. 150 di legname noce in tavoloni;

9. Colla Ditta Righini Giuseppe di Fabiasco per riparazione alla rimessa locomotive di Piacenza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 13,700 per il rifacimento in acciaio col mod. 2, di m. 1645 di binario mod. D in ferro, nelle stazioni di Oviglio, Bergamasco, Incisa-Belbo, Nizza Monferrato e Canelli, lungo la linea Alessandria-Cavallermaggiore; escluso il valore del materiale metallico d'armamento valutato in L. 27,639.44;

2. L. 2050 per rendere possibile il servizio telegrafico nella stazione di Cancello in seguito ad aggiunta di nuovi apparati;

3. L. 1380 per il collocamento di un cordone telegrafico completo Morse nella stazione di Roma-Termini per il servizio della linea Roma-Sulmona;

4. L. 79,381.45 per l'applicazione del freno ad aria compressa e degli apparecchi di riscaldamento a vapore e per la illuminazione a gaz alle locomotive ed ai veicoli mediterranei che entrano nella composizione dei treni diretti della linea da Milano a Chiasso;

5. L. 1500 per la sostituzione di una gru idraulica di vecchio tipo con altra di tipo *Lombardo* nella stazione di Alessandria;

6. L. 1843 per l' impianto di una condotta d' acqua del Serino ad uso della stazione marittima di Napoli;

7. L. 1540 per l' impianto di una comunicazione fra il binario di 3° e di 4° nella stazione di Broni.

— La predetta Direzione Generale ha inoltre presentato, per l'approvazione, i seguenti *contratti*:

1. Colla ditta Vanzi Emilio di Potenza, relativo ai lavori di ampliamento della stazione di Bovalino;

2. Colla ditta Stefano Manzoni di Alba, pei lavori di riordinamento dei marciapiedi nella stazione di Villastellone;

3. Colla ditta De Rosa Francesco di Napoli, per il consolidamento di una frana fra i chilom. 140.600 e 140.780 della linea Napoli-Metaponto;

4. Colla ditta Piatti-Rosazza, per l' esecuzione dei lavori del primo gruppo nella stazione di smistamento alla Generala, Torino;

5. Colla ditta Bertoglio Virginio di Genova, per la costruzione del secondo binario fra le stazioni di Novara e di Ponzana.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 3850 per lavori di ampliamento della stazione di Fagarè nella linea da Treviso a Motta;

2. L. 4950 per la sistemazione del piano caricatore e del magazzino merci a P. V. e per l'ampliamento dell' ufficio del gestore nella stazione di Reggio Emilia;

3. L. 3650 per la ricostruzione del tetto della casa cantoniera al chilom. 13.733 presso Castel Giubileo, nella linea da Roma ad Orte;

4. L. 1000 per provvedere allo sgombro delle terre franate fra i chilom. 136 e 142 della linea Orte-Chiusi-Terontola;

5. L. 6470 per riordinamento e miglioramento delle chiusure, lungo il tronco da Mestre a San Donà, nella ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;

6. L. 65,000 per la costruzione di n. 7 case cantoniere a tre alloggi fra le stazioni di Castelpianio e di Chiaravalle, lungo la linea Orte-Foligno-Falconara;

7. L. 3046.56 per l' acquisto di n. 32 copertoni impermeabili per scali merci;

8. L. 7568.35 per la sostituzione di n. 56 barre in ferro girevoli a doppio T, di luce varia fra m. 3 e m. 5, alle catene ed ai cancelli in legno costituenti le chiusure di n. 28 passaggi a livello lungo il tronco Olmeneta-Brescia nella ferrovia Pavia-Brescia.

9. L. 94,500 per lavori di completamento della linea Ascoli-San Benedetto;

10. 1,550,000 per l' ampliamento della stazione di Lecco in dipendenza dell' innesto delle nuove linee per Como e per Colico;

11. L. 107,800 per il completamento della chiusura della linea Foggia-Manfredonia.

Ferrovia Foggia-Lucera. — I lavori di completamento di detta ferrovia, consistenti nella costruzione di una rimessa locomotive, di una casa cantoniera e di una pensilina metallica nel fabbricato viaggiatori nella stazione di Lucera

e di altri lavori di terra e muratura lungo la detta ferrovia, vennero aggiudicati al sig. Luigi Marciano per L. 87,700. (V. *Notizie Italiane*, n. 34 del *Monitore*).

Ferrovia Gozzano Domodossola. — Oggi, come abbiamo preannunciato, ha luogo l'inaugurazione di questa importantissima linea d'accesso al Sempione. Gli inviti sono, d'accordo col Governo, fatti dal Sindaco della città di Domodossola, cav. Morandini.

Il treno inaugurale partirà da Novara alle ore 8.10 del mattino, assieme alle autorità e alle rappresentanze cittadine. A Domodossola il Municipio prepara liete accoglienze, e offrirà agli invitati un *lunch* al tocco.

Il treno ripartirà alle 5.30 della sera per Novara, in coincidenza coi treni per Milano, Torino e Genova.

Agli invitati è data poi facoltà di ripartire nel giorno successivo 9 corrente, con uno dei quattro treni stabiliti per l'apertura della linea al servizio del pubblico.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Pilato (Svizzera). — Il 29 agosto ebbe luogo la corsa di prova della ferrovia sul Pilato, monte sopra Lucerna, a cui presero parte 24 persone, tecnici per la maggior parte. La prova riuscì completamente, ma l'apertura del servizio regolare pare non debba aver luogo che nella primavera ventura.

Ferrovia Nizza-Parigi. — Il Consiglio Municipale di Nizza ha presa, all'unanimità, la seguente deliberazione:

« Il Consiglio Municipale di Nizza, considerando: che l'attuazione di una via di comunicazione più diretta e più rapida tra Nizza e Parigi si impone sotto tutti gli aspetti; che questa comunicazione sarebbe assicurata coll'esecuzione del progetto di ferrovia a scartamento normale da Nizza a Digne; fa voti affinchè il Governo conceda, senza ritardo ed a titolo definitivo la predetta linea e ne solleciti la costruzione. »

Aggiungiamo che con questa nuova linea si eviterebbe appunto tutto il lungo giro Nizza-Tolone-Marsiglia della ferrovia appartenente alla « Paris-Lyon-Méditerranée. »

Ferrovie francesi. — Dal 1° settembre la « Compagnie du Chemin de fer du Nord » ha messo in vendita presso tutte le stazioni biglietti speciali per i cani.

Questi biglietti — salvo il prezzo — sono come quelli dei viaggiatori, compresa la facilitazione dei biglietti di andata e ritorno. Tocca al viaggiatore stesso, dopo aver provvisto il biglietto per il cane, di andarlo a consegnare direttamente al conduttore del treno.

Ferrovie Messicane. — Il Governo del Messico ha concesso, con diritto di retrocessione, ai signori F. V. Villada e C. la costruzione di una ferrovia che da Zamora (Stato del Michoacan) per Reyes, Urnapan, Taretan, Ario, Tacambaro e Villa-Union, fa capo a Zihuanteneio (Stato d' Guerrero). Da questa linea, lunga 600 chilometri, si stacca un tronco verso Patzcuaro, di 60 chilometri.

Il governo messicano accorda una sovvenzione di 6000 piastre per chilometro, pagabili per una metà in valuta e per l'altra in fondi dello Stato. È concessa l'esenzione dei dazi per il materiale di costruzione.

Lunghe more sono accordate per l'esecuzione dei lavori.

Ferrovie nel Venezuela. — Il Congresso della repubblica ha approvato un contratto col signor Krupp per la costruzione di una ferrovia tra Caracas e San Carlos, nello Stato di Zamora per Antimano, La Vittoria e Valencia; essa ha lo scartamento di 3 piedi e 6 pollici inglesi.

La concessione è accordata per 99 anni. Il governo garantisce un prodotto del 7 per 0[0 sopra 12,800 lire sterline di spese per la costruzione di ogni chilometro della prima sezione Caracas-La Vittoria; per le altre due sezioni, che presentano minori difficoltà di costruzione, la garanzia non sarà fissata che dopo che sarà compiuta la prima sezione. Inoltre il governo cede al concessionario, mediante una indennità complessiva di L. 1,800,000, la linea Caracas-Antemano già costrutta dal governo stesso.

Nella concessione poi è fissata la seguente tariffa chilometrica per i viaggiatori: 0.25 per la prima classe; 0.20 per la seconda; 0.15 per la terza; ciascun viaggiatore ha diritto al trasporto di 25 chilogrammi di bagaglio. Per le merci la tariffa massima è fissata in lire 1 per tonnellata chilometrica.

Ferrovie Siberiane. — Nel n. 35 abbiamo annunciato la prossima apertura della linea Samara-Ufa; possiamo ora aggiungere che altre linee importanti, quali Pskow-Riga; Rjew-Viasma, Romny-Krementchoug, saranno aperte all'esercizio prima della fine dell'anno.

La linea Samara-Ufa sarà aperta domani ed ha costato 4,180,000 rubbi; la Pskow-Riga rubbi 4,020,200; la Rew-Viasma rubbi 590,000; la Romny-Krementchoug rubbi 280,000.

Notizie Diverse

Disastro ferroviario in Francia. — Sul gravissimo disastro avvenuto presso Digione nella notte dal 4 al 5 corrente pubblichiamo il comunicato della « Compagnie Paris, Lyon et Mediterranée » aggiungendovi in seguito alcune più minute informazioni tolte dai giornali francesi.

Ecco il comunicato della predetta Società ferroviaria: — « Un grave accidente avvenne la scorsa notte, circa le ore 2.30 ant. sulla linea di Lione fra Blaisy e Digione. Il treno diretto n. 11 fuorviò in pieno binario al punto chilometrico 304, ostruendo i due binari. Il treno diretto n. 276, che deve incontrare in questo punto il treno 11 e che marciava regolarmente in orario, ha urtato contro il treno fuorviato ed uscì anch'esso dalle rotaie. Il macchinista ed 8 viaggiatori del treno 11 rimasero morti, altri 8 viaggiatori rimasero feriti; questi furono trasportati a Digione. L'inchiesta stabilirà le cause del primo sviamento. »

Ecco ora alcuni particolari:

La catastrofe avvenne tra Malain e Velars-sur-Ouche a 1,800 metri da quest'ultima stazione e presso il viadotto della Combe-Fouchère.

Il treno 11, proveniente da Parigi, era fuorviato e contro esso arrivò a tutto vapore il treno 276 proveniente da Modane; l'urto fu spaventevole, tremendo. Le due locomotive rimbalzarono l'una a destra, l'altra a sinistra e tosto levaronsi da ogni parte, di mezzo e di sotto alle rovesciate e sfracellate vetture grida strazianti.

Una signora, che trovavasi nel treno di Modane, racconta che al momento dello scontro ella fu balzata contro la parete dello scompartimento, presso la quale si tenne rannicchiata per il grande spavento. Commossa infine dalle grida che le si levavano attorno, ella aprì la porta del suo compartimento; ma, appena ebbe veduto sul suolo un uomo col cranio spaccato, si ritrasse così spaventata che ritornò a rannicchiarsi in un canto donde non fu possibile farla muovere prima di due ore.

Un altro viaggiatore narra che all'urto tremendo rimase intontito — e così pure i suoi compagni — e che non fu che dopo parecchio tempo che furono scossi dalle alte grida altrui. Scesero dalla vettura e tosto apparve loro la più spaventevole scena.

I primi soccorsi arrivarono circa le 4 ant. da Velars, ove eransi suonate le campane a martello per svegliare gli abi-

tanti; poco dopo arrivò da Digione una prima squadra.

I feriti, in n. di 12 furono collocati nei carri d'un treno di soccorso giunto da Digione e trasportati all'ospedale di questa città; i morti, cinque uomini e tre donne, furono collocati nei carri di un secondo treno.

Tra le vittime, taluna delle quali era davvero orribile a vedersi, vi ha il macchinista del treno n. 11, che rimase sotto il focolare della macchina 184, pur tenendo ancora la destra sul regolatore. Per levarne il capo di là, dopo inutili sforzi, si dovette recidere il braccio destro. Non fu possibile stabilire, nelle prime ore, l'identità delle vittime e temevasi che altre ve ne fossero tra le rovesciate vetture e le loro macerie.

Il fuochista del treno n. 11 riportò una grave ferita alla testa; il macchinista ed il fuochista del treno n. 276 furono illesi.

Viaggiava nel treno n. 276 il signor Noblemaire, direttore della Compagnia P. L. M., che rimase sul luogo del disastro per dirigere i lavori di soccorso e di sgombero.

Alle ore 3 pom. del giorno 5 la circolazione erasi ristabilita a Velars mediante il trasbordo da un binario all'altro.

Del primo sviamento, cioè del treno n. 11, vuolsi intanto attribuire la causa al cattivo stato del binario; intorno a cui eransi già presentate lagnanze dai macchinisti dei precedenti treni. Ma di ciò dirà l'inchiesta.

— Aggiungiamo, all'ultimo momento, il seguente altro comunicato della Compagnia P. L. M.: — « I primi risultati dell'inchiesta fatta sul luogo dell'accidente di Velars sembrano dimostrare che la causa dello sviamento del treno n. 11 proviene da guasti del binario prodottisi o per il passaggio di uno dei quattro treni diretti che si succedono su tale punto della linea tra la mezzanotte e le ore 2 ant., o al passaggio istesso del treno n. 11.

« Contrariamente ad alcune asserzioni, il binario non era punto in riparazione; i treni 11 e 276 erano provvisti del personale normale.

« Il numero delle persone morte è di 9, quello dei feriti di 8 come già aveva fatto conoscere la Compagnia. »

Il canale emiliano. — Sono oramai compiuti gli studi per questo canale, che avrebbe un percorso di 277 chilometri. Si staccherebbe dal Po all'idrometro della Becca; per un tratto di circa 45 chilometri sarebbe in trincea, poscia per altri 10 chilometri avrebbe pure una sopraelevazione del terreno sul fondo del canale, di metri 6 in media.

Dalla presa, fin presso Piacenza, rasenterebbe sempre il Po, tranne nelle prossimità della città

Passerebbe a nord di Piacenza, presso le mura, e poi rasentato il borgo Le Mose, traverserebbe il torrente Nure presso il gomito che ivi fa il Po stesso, dal quale si staccherebbe completamente per prendere il regolare piano di campagna e dominare i terreni da irrigare.

Taglierebbe il Taro sopra Viarolo ed il Parma poco a valle di Bagangolino; passerebbe a 3 chilometri e mezzo a nord di Parma con la quota del pelo d'acqua di metri 39,25; si spingerebbe dopo, presso Reggio, ove incontrerebbe il Canalazzo a chilometri 3,5 a valle della città con la quota 35,50 e passerebbe il Secchia con la quota metri 32,5 e con un gomito si avvicinerebbe a chilometri 2 e mezzo della città di Modena ove avrebbe la quota metri 31.

Poscia con un tratto quasi rettilineo di 27 chilometri giungerebbe fino a Casino Luogo Scuro, distante 2 chilometri a nord da Calderara di Reno con la quota di metri 26,50. Ripiglierebbe quindi alquanto a nord, ma a Funo ritornerebbe alla direzione sud-est passando presso l'abitato di Granarolo e a 500 metri a nord di Budrio.

Di qui ripiegherebbe a sud per alcuni chilometri, per poi, passando a un chilometro a nord di Medicina, continuare con leggiere sinuosità, fino allo sbocco nel Savio, mantenendo la direzione sud-est.

Bonificazione e irrigazione — Il ministero della Agricoltura, volendo incoraggiare con ogni mezzo le opere utili intese a promuovere i miglioramenti igenici, fertilizzando terre ora poco feconde o redimerne altre dall'aria ammorbata, ha aperto un concorso a dieci premi, uno di L. 10,000 e medaglia d'oro, due di L. 5,000 e medaglia d'oro, tre di L. 4,000 e medaglia d'argento, quattro di L. 2,000 e medaglia di bronzo, fra gli enti morali, consorzi e privati che compiranno opere di bonificazione e di irrigazione.

I premi saranno conferiti solamente ad opere le quali, oltrechè commendevoli dal lato tecnico ed agrario, lo siano pure dal lato economico.

Il primo premio di L. 10,000 non sarà dato che per opere le quali riescano a dimostrare in una data regione l'utilità economica di un sistema non ancora in uso nella regione stessa.

Sono escluse dal concorso le opere di prosciugamento, di irrigazione e di colmata, alle quali contribuisca l'erario pubblico direttamente o mediante guarentigi ed annualità.

Vendita di minerale dell'isola d'Elba — In base a contratto fra il Demanio e l'affittuario delle miniere dell'isola d'Elba, i fonditori italiani, facendone richiesta entro il 22 corrente settembre, potranno acquistare in certi limiti il minerale dell'isola per un prezzo inferiore del 10 0[0 a quello medio praticato dall'affittuario coll'estero, ed in ogni caso per un prezzo non mai maggiore di L. 5,50 per tonnellata data alla spiaggia, avvertendo però che la fusione deve essere fatta in Italia.

Nel 1889 le richieste di minerale dovranno essere presentate prima della fine di aprile.

Per maggiori schiarimenti gli interessati possono rivolgersi alle segreterie delle Camere di Commercio del Regno.

Nuovo sistema per l'illuminazione elettrica dei treni ferroviari. — Il signor Weston, di Bristol, ha ottenuto il brevetto per uno speciale sistema di illuminazione elettrica ad uso dei treni ferroviari. Ciò che caratterizza specialmente questo sistema è la sua semplicità e sopratutto la possibilità che ciascuna vettura produca di per sè la elettricità occorrente. L'uso del sistema non dà luogo a spesa alcuna; costa soltanto il suo impianto.

Pretendesi inoltre che ogni vettura possa venire illuminata ai quattro canti di ciascun compartimento di essa, di modo che i viaggiatori potrebbero leggere comodamente; e pretendesi anche che eglino, se lo desiderassero, potrebbero aversi ciascuno una propria lampada elettrica.

La locomotiva e ciascuna vettura o carro possono essere illuminate internamente con lampade poste sopra il veicolo; ed, ove avesse a modificarsi la composizione del treno, le lampade non si spegnerebbero essendochè esse sono illuminate ciascuna da una propria sorgente elettrica.

La elettricità supplementare, che si potrebbe ottenere nel treno col mezzo di batterie di riserva o per mezzo di accumulatori, è disponibile per altri usi, p. es. per la illuminazione delle stazioni.

Così leggesi nel *Ralway News*.

Poste Inglesi — Il Postmaster generale pubblicò il suo annuale rapporto sull'esercizio chiuso al 31 marzo scorso.

Le entrate totali raggiunsero la somma di 11,064.745 sterline, e le spese la somma di 8,213.405 il che dà un eccedente attivo netto di 2,851.340 sterline, cioè più di 70 milioni di lire italiane. In confronto dell'anno precedente, vi fu un aumento di più di 330,000 sterline (8 milioni di lire) nell'entrata netta.

Ecco ora alcuni dati del rapporto.

Perciò che riguarda le lettere il totale dell'anno è di

1,512 milioni; le carte postali furono 188,800,000; gli stampati 389,500,000, i giornali 152,300,000, i pacchi postali 36,732,000.

Convien dire che la posta inglese offre delle grandi agevolezze ai corrispondenti: in primo luogo la lettera non costa che un *penny* (10 centesimi) in tutto il Regno Unito; poi si è così moltiplicato il numero degl'uffici di posta e la distribuzione che la spedizione delle lettere è eccessivamente comoda e rapida. Vi sono 30,700 cassette per lettere, delle quali 17,587 sono annesse a uffici di posta.

Per assicurare il servizio di questa vasta amministrazione, il direttore generale delle poste inglesi ha un personale di 56,460 impiegati, dei quali 3872 donne, impiegate sia alla posta, sia al telegrafo.

È da notarsi infine come furono gettati nelle buche postali 25,726 lettere senza indicazione di indirizzo; di esse 1553 contenevano valori per l'importo di 7111 lire sterline.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Settem. 1	Settem. 8
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 792,50	796.50
» » Mediterranee	» 653,50	656
» » Sicule	» —	—
» » Sarde (preferenza)	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 300	300
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara-Seregno	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 324,50	326
» » » 2ª emiss.	» 310	310
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 323.75	325
» » Sarde, serie *A*	» 316,50	316,50
» » » serie *B*	» 313	314
» » » 1879	» 314	314,50
» » Pontebba	» 463,75	463,50
» » Nord-Milano	» 268	269
» » Meridionali Austriache	» 303	310

CONVOCAZIONI.

Società Strada Ferrata Alessandria-Novi-Piacenza. — Convocazione dei signori azionisti in assemblea generale ordinaria nella sede della Società pel giorno 22 prossimo corrente, alle ore 3 pom.

Società anonima concessionaria della Strada Ferrata da Torino a Cuneo e Saluzzo in liquidazione. — La Commissione Liquidatrice della Società Anonima concessionaria della Strada Ferrata da Torino a Cuneo e Saluzzo ai termini degli articoli 8 e 34 degli statuti sociali e 214 del codice di commercio ha deliberato di convocare i signori azionisti in assemblea generale nella sede della Commissione stessa pel giorno 25 del corrente mese, alle ore 2 pom.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI

Navigazione Generale Italiana. — I signori portatori delle obbligazioni R. Rubattino e C., sono prevenuti che essendosi proceduto alla diciassettesima estrazione di una delle Serie componenti quel prestito, ne venne estratta la Serie *S* che sarà rimborsabile a partire dal giorno 30 corrente settembre.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Casale Monferrato (14 settembre, ore 10 ant., 2.a asta per diserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori occorrenti per la manutenzione delle strade comunali durante il quinquennio decorrente dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1893. Fatali 29 settembre ore 11 ant. (Vedi n. 33 del *Monitore*).

Comune di Nicotera (Catanzaro) (14 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per la costruzione dei lavori di allacciamento, conduzione e distribuzione delle acque, delle sorgive Britto all'abitato di Nocotera. Importo L. 40,700. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 29 Settembre Ore 12 merid.

R. Prefettura di Salerno (15 settembre, ore 12 merid. fatali). — Appalto dei lavori di costruzione dalla strada comunale obbligatoria dalla provincia di Meta-Amalfi-Positano alla marina di Positano. Importo ridotto L. 61,602.95. (Vedi n. 31 del *Monitore*).

Genio Militare di Bari (15 settembre, ore 1 pom., unico e definitivo) — Appalto pel compimento dei lavori già iniziati per la costruzione della prima parte di una nuova Caserma per Fanteria nei pressi dell'ex-convento di S. Maria in Potenza. Importo L. 350,000 Cauzione L. 35,000. Lavori compiuti in 600 giorni.

Genio Militare di Torino (17 settembre, ore 3 pom., unico e definitivo) — Appalto dei lavori per la riduzione e sistemazione di una tettoia ad uso Pastino e Farineria e costruzione di forni regolamentari pel nuovo panificio al Foro Boario in Torino. Importo L. 80,000. Cauzione L. 8,000. Lavori compiuti in giorni 100.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (17 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto del mantenimento della strada provinciale di Roma, dallo Spartimento, presso il miglio 20, al fiume Garigliano, presso il miglio 40, compreso il tronco attraversante l'abitato di Cascano (metri 37,900). Importo annuo L. 28,100. Cauzione provvisoria L. 4,000. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 5 ottobre, ore 12 merid.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (18 settembre, ore 10 ant. 1.a asta) — Appalto sessennale dei lavori di ordinaria manutenzione della strada provinciale tronco di Comerate per Firmo alle saline di Sungro (metri 16305.30) escluse le traverse di Firmo. Importo annuo L. 7948.26. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione def. il decimo. Fatali a giorni 15.

R. Prefettura di Udine (20 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto dei lavori di prolungamento delle difese frontali a sinistra del fiume Tagliamento nelle località dirimpetto la fornace Laurenti e Casale Loreto nei Comuni di Sedegliano e Codroipo dell'estesa di m. 1032.50. Importo lire 77,236. Lavori compiuti in giorni 120. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione def. il decimo.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Rovigo (22 settembre, ore 10 ant. unico e definitivo) Appalto per la riforma del sostegno detto della Bova Badia mediante una chiavica e controchiavica e paratoie in ferro e di sovrastante fabbricato a servizio del sostegno e per uso magazzino ed alloggiamento idraulico con sistemazione definitiva dell'adiacente arginatura. Importo L. 100,780. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 360 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza. — (26 Settembre ore 10 ant. unico e definitivo) Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale N. 29, da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita, compreso fra gli abitanti di Rocca Imperiale e Canna (esclusa la traversa nell'abitato di Canna) della totale lunghezza di metri 11,414.50 Importo L. 442,000. Cauzione provvisoria L. 20,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in anni tre.

Ministero dei Lavori Pubblici (27 settembre. Ore 10 antim. unico e definitivo) Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un tronco di Collettore di destra dal Lungo-Tevere presso il Ponte Garibaldi sino al principio del tratto già eseguito all'attraversamento della Stazione di Trastevere, (metri 918) Importo L. 992,305. Cauzione provvisoria L. 40,000 Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in mesi sei.

Municipio della Città di Marsala — Dovendo questo Comune fare esegu.re il progetto per la conduttura dell'acqua potabile in città per la presunta complessiva spesa di lire 581,000 s'invitano tutte quelle Società e Case appaltanti, che vogliono assumere tale impresa a fare pervenire le loro offerte e le condizioni sotto le quali assumerebbero l'impresa stessa entro il mese corrente.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal commend. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e fornitura in opera di *Quattro Casotti Telemetrici* pel Genio Militare di Spezia (Ministero della Guerra).

Municipio di Roma. — L'appalto per completare il breve tratto di fognatura di via del Tritone, dall'Angelo Custode ai piedi della salita, venne aggiudicato all'Impresa Olivieri e C. col ribasso del 31.50 0|0.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1888-89.

Prodotti approssimativi del traffico
dal 21 *al* 31 *Agosto* 1888.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4024**	**4001**	+ **23**	**531**	**527**	+ **4**
Media	**4024**	**4001**	+ **23**	**531**	**523**	+ **8**
Viaggiatori	1,462,507.39	1,528,399.65	— 65,892.26	41,510.90	57,257.03	— 15,746.13
Bagagli e Cani	58,490.32	64,750.73	— 6,260.41	704.41	1,580.05	— 875.64
Merci a G. V. e P. V. acc.	305,625.70	303,415.20	+ 2,210.50	5,348.76	5,245.91	+ 102.85
Merci a P. V.	1,719,654.83	1,540,094.52	+ 179,560.31	37,964.57	32,376.67	+ 5,587.90
TOTALE	3,546,278.24	3,436,660.10	+ 109,618.14	85,528.64	96,301.38	— 10,931.02
Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 31 *Agosto* 1888						
Viaggiatori	8,553,108.85	8,348,579.35	+ 204,529.50	230,811.26	297,145.96	— 66,334.70
Bagagli e Cani	359,503.84	359,383.75	+ 120.09	4,079.92	8,224.14	— 4,144.22
Merci a G. V. e P. V. acc.	1,706,544 55	1,742,128.13	— 35,583.58	28,023.41	29,488,70	— 1,465.29
Merci a P. V.	9,114,240.80	8,712,801.81	+ 401,438.99	197,446.71	191,163.45	+ 6,283.26
TOTALE	19,733,398.04	19,162,893.04	+ 570,505.00	460,361.30	526,022.25	— 65,660,95
Prodotto per chilometro						
della decade	881.28	858,58	+ 22.33	161,07	183.04	— 21.97
riassuntivo	4,903.93	4,789.53	+ 114.40	866.97	1,005.78	— 138.81

(*) La linea Milano-Chiasso (Km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE
PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 31 *Agosto* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Cividale Portogruaro	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	4,396.10	16,119.90	2,113.65	9,336.25	1,509.85	3,778.25	7,586.50	5,914.30	8,338.50	2,632.75	1,977.95	4,993 25	3,008.35
Bagagli e Cani	71.40	446.85	68.05	229.65	20.45	71.45	93.05	22 65	50.35	20 60	11.25	200.25	41.45
Merci a G. V. ed Accelerata	516.90	5,173.65	142.30	495 60	217.00	432 40	2.40	142.20	336.15	34.30	»	123 75	132.8
Merci a P. V.	5.622.35	5,290.00	1,404.40	1.001.35	2,054.00	1,310.50	41.20	38.10	426.25	318.65	»	829.80	712.00
TOTALI	10,606.75	27,030.40	3,728.40	11,065.85	3,831,30	5,622.60	7,726.15	6,147 25	9,151.25	3.008.30	1,989.20	6,147.05	3,891.6

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con sede in Milano - Capitale sociale L. 135 milioni - interamente versato

Emissione di 90,000 nuove Azioni.

In base alla deliberazione presa dall'Assemblea generale straordinaria degli azionisti di questa Società, tenuta l'11 aprile c. a., dovendosi provvedere all'aumento del Capitale Sociale mediante emissione di 90,000 nuove azioni da L. 500 cadauna da offrirsi alla pari, di preferenza e prorata, ai possessori delle 270,000 azioni già in circolazione, si fa noto che tale emissione avrà luogo nel tempo e nei modi seguenti:

1. Gli Azionisti che intendono valersi del diritto d'opzione a loro riservato, dovranno presentare le loro azioni dal 20 settembre al 1° ottobre p. v. ad una delle Casse, Banche o Ditte indicate in calce al presente avviso, elencate su apposito modulo in doppio esemplare firmato dal possessore.

2. Contemporaneamente dovrà essere versato, a titolo di cauzione, un primo decimo di L. 50 per ciascuna delle nuove azioni cui si ha diritto, ritenuto che verrà attribuita *una* azione nuova per *tre* delle vecchie escluso ogni frazionamento di azioni.

3. La Cassa rilascerà separata ricevuta per detto primo decimo e restituirà le azioni, timbrate con un bollo speciale, comprovante che fu esercitato il diritto di opzione.

4. Un secondo versamento di L. 50 per ogni nuova azione dovrà essere fatto dal 10 al 15 novembre, e un terzo, pure di L. 50, dal 25 al 31 dicembre 1888. Del secondo versamento sarà data quietanza sulla stessa ricevuta del primo.

5. All'atto del terzo versamento, contro restituzione della ricevuta dei primi due, verrà consegnato un certificato provvisorio nominativo indicante il numero di azioni nuove che spettano all'Azionista, con menzione del pagamento di tre decimi sull'importo di queste. Per questo terzo versamento sarà computata come denaro effettivo la cedola n. 6 delle azioni vecchie.

6. Il secondo ed il terzo versamento dovranno essere effettuati presso la stessa Cassa o Banca dove fu esercitata l'opzione.

7. Gli altri sette decimi verranno richiesti dal Consiglio d'Amministrazione, a misura che i bisogni lo consiglieranno, con intervalli non minori di un mese, ed in modo che le nuove azioni siano, in ogni caso, liberate per intero al 30 giugno 1890. Ciascun versamento sarà indicato nel certificato provvisorio nominativo.

8. Per il ritardo nei versamenti dei decimi sono applicabili le disposizioni degli articoli 42 e 43 dello Statuto Sociale.

9. Le nuove azioni fino al 30 giugno 1890 non parteciperanno agli utili dell'esercizio sociale, ma godranno di un interesse pari al 5 0|0 all'anno versato, in base all'art. 181 del Codice di Commercio. Tale interesse sarà pagato al 1° gennaio e al 1° luglio degli anni 1889 e 1890: l'interesse maturato potrà anche essere scontato nei versamenti dei decimi.

10. Trascorso il termine fissato pel versamento dell'ultimo decimo, saranno ritirati i certificati provvisori nominativi, contro consegna dei titoli definitivi.

11. Dal 1° luglio 1890 le azioni nuove saranno in tutto pareggiate alle antiche.

Milano, li 29 *agosto* 1888.

IL CONSIGLIO D' AMMINISTRAZIONE.

MILANO - Cassa Sociale
Id. - Banca Generale
NAPOLI - Cassa Sociale
Id. - Società di Credito Meridionale
ROMA - Banca Generale
TORINO - Banca di Torino
GENOVA - Banca Generale
VENEZIA - Iacob Levi e figli
LIVORNO - Rodocanacchi figli e C.
FIRENZE - M. Bondi e figli
PALERMO - Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule
BERLINO - Disconto Gesellschaft
COLONIA - S. Oppenheim Iunior e C.
FRANCOFORTE s/m - B. H. Goldschmidt

FRANCOFORTE - Filiale der Bank für Handel und Industrie
BASILEA - Basler Bankverein
Id. - De Speyr e C.
ZURIGO - Società di Credito Svizzero
GINEVRA - Banque Nouvelle des Chemins de fer Suisses
PARIGI - Société Générale pour favoriser, etc , rue de Provence n. 54-56
LONDRA - Louis Cohen et Sons
VIENNA - Société Autrichienne de Crédit
Trieste - Morpurgo e Parente
Id. - Filiale de la Société Autrichienne de Crédit de Vienne.

TORINO, 1888 — Tipografia G. Robiola.

ANNO XXI. Sabato, 15 Settembre 1888. NUM. 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

TRENI DIRETTISSIMI

DA

Milano e Torino a Roma

Ieri (14) si riunì il Comitato della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

Il Direttore generale, interpellato circa la notizia data dai giornali dei treni direttissimi diurni fra Milano e Roma che verrebbero istituiti dall'Adriatica nella prossima stagione invernale, rispose che di tale progetto aveva infatti avuto formale partecipazione dal R. Ispettorato e dalla stessa Società proponente. Dietro esame dell'orario, egli aveva trovato che la Mediterranea, pur non potendo in massima far eccezioni in merito all'attivazione di tale servizio, aveva però da muovere gravi osservazioni circa le coincidenze co' suoi treni nelle stazioni comuni, massime in quelle di Piacenza e di Chiusi, giacchè, per effetto delle mutate ore d'arrivo, la Mediterranea si trovava obbligata ad abbandonare talune corrispondenze non prive d'importanza, oppure ad aumentare il percorso de' suoi treni coll'aggiunta di nuovi. Avendo ciò esposto al Governo, gli venne notificato che un funzionario superiore del R. Ispettorato sarebbe incaricato di esaminare le osservazioni fatte e le contropropeste al progetto della Adriatica, consistenti in varianti non molto sensibili, ma tali da permettere il mantenimento delle suaccennate corrispondenze.

Soggiunse il comm. Massa sperare che si farebbe ragione alle discrete richieste della Mediterranea, ma che, ove il Governo giudicasse non potervi aderire, ponendo così la Società nel bivio o di abbandonare utili coincidenze o di accrescere il percorso dei treni, egli non avrebbe potuto indursi a consigliare il primo partito, convinto che ne deriverebbero vivi e giustificati reclami. Posto adunque che ad un aumento di treni occorresse venire, egli stimava doversi ciò fare col maggior utile della Società e del pubblico insieme, e quindi proponeva che in talcaso fosse anche sulla rete Mediterranea, con un completo rimaneggiamento di orari, istituita una coppia di treni rapidi diurni da e per la capitale.

Fece notare che un tale servizio è sempre stato nelle viste della Società, la quale non solo ne ha già studiato le linee principali, ma lo ha anche in parte attuato coi treni 5-6 e 35-36 da Milano e Torino a Pisa e viceversa, riservandosi di accelerare la marcia di questi treni e prolungarli fino a Roma, appena si fosse verificata alcuna delle aspettate condizioni favorevoli, come l'apertura della succursale dei Giovi, il riordino delle stazioni di Genova, la posa del secondo binario da Sarzana a Roma, ecc.; ciò affine di non essere costretti a partire in ore non troppo comode o ad adottare velocità eccessive o a sopprimere un soverchio numero di fermate. Che se invece si dovrà anticipare l'attuazione del servizio in discorso, potrà darsi che per qualche tempo esso non si effettui nelle condizioni migliori, ma sarà cura della Società di renderlo più perfetto di mano in mano che saranno compiuti i lavori suddetti.

In ogni modo poi, si può ritenere che fin dai primordi questi nuovi treni riusciranno molto graditi, poichè non solo offriranno a tutta l'Italia superiore e alle provenienze dal Cenisio, dal Gottardo e dalla riviera di Ventimiglia una più celere e più comoda comunicazione con Roma, ma miglioreranno considerevolmente, sia per la rapidità, sia per le ore di partenza e d'arrivo, i rapporti fra Milano e Torino da una parte e Genova dall'altra, fra Genova e Pisa, fra Pisa e Roma.

Il Comitato approvò le vedute del comm. Massa.

NOTE ED APPUNTI
sulle Ferrovie Italiane in Esercizio
(Vedi N. 34, 35, 36)

RETE ADRIATICA

Procedendo oltre nel compito nostro, enunciato nel numero 34, daremo compimento in questo numero all'esame delle categorie dei trasporti.

Premesso il ***Prospetto del numero e del prodotto dei viaggiatori nel 1887 in confronto coll'anno 1886*** **(VII)**, riassumeremo questi nostri studi sui prodotti delle diverse categorie dei trasporti con due complessivi prospetti, cioè: ***Prospetto dei prodotti ottenuti nell'anno 1887, in confronto di quelli dell'anno precedente*** **(VIII)** e ***Prospetto della proporzione percentuale dei diversi rami di prodotti con quello totale per ognuna delle due reti*** **(*Principale e Complementare*)** ***e per le reti riunite, in confronto coll'anno 1886*** **(IX)**.

VII. — Prospetto del numero e del prodotto dei viaggiatori nel 1887, in confronto col 1886.

		Viaggiatori a prezzo intero				Viaggiatori a prezzo ridotto (a)				Trasporti per conto del Governo	Introiti diversi		Totale
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe		soggetti all'imposta	non soggetti all'imposta	
Numero	Anno 1887	312,607	1,761,201	4,771,382	19.414	265,473	1,903,113	4,571,903	352	1,057,672	—	—	14,663,117
	» 1886	271,200	1,635,745	4,493,508	19.083	220,104	1,617,484	3,766,144	307	770,589	—	—	12,794,164
Prodotto	Anno 1887	4,294,924.72	8,993,742·33	10,497,735.12	26,843.04	2,048,177.29	5,598,382.95	4,668,606.36	325.94	2,902,566.48	243,553.64	21,252.42	(1) 39·296,110.29
	» 1886	3,711,439.03	8,343,725.85	9,590,856.40	24,909.08	1,552,583.21	4,328,947.31	3,658,943.48	320.80	2,119,549.85	170,876.36	25,564.42	33,527,715.79
Rapporto col totale	Anno 1887	10.93	22.89	26.71	0.07	5.21	14.25	11.88	0.00	7 39	0·62	0.05	100.00
	» 1886	11.07	24.89	28.61	0.07	4.63	12.91	10,91	0.00	6.32	0.51	0.08	100.00
Prodotto medio per viaggiatore	Anno 1887	13.74	5 11	2.20	1.38	7.72	2,94	1.02	0.93	2.74	—	—	2.66
	» 1886	13.69	5.10	2.13	1.31	7.05	2,68	0.97	1.04	2.75	—	—	2.62

(*a*) Nelle quantità dei viaggiatori a prezzo ridotto sono compresi i biglietti di abbuonamenti, cioè:

Classe		Numero		Importo in lire
I classe		447		139,055 22
II »		1,174		291,720 82
III »		549		42,003 14
Totali	N.	2,170	L.	472,779 18

NB. Nelle quantità dei viaggiatori non figurano quelli della linea comune Milano-Chiasso; vi sono invece compresi i prodotti.

(1) Compresi gli introiti diversi non soggetti all'imposta in lire 21,252. 42; ed esclusi i prodotti della Navigazione sul Lago di Garda in L. 94,685. 85.

VIII. — Prospetto dei prodotti ottenuti nell'anno 1887, in confronto di quelli dell'anno precedente.

Linee		Prodotti diretti (1) Viaggiatori	Bagagli giornali cani	Merci a grande velocità	Merci a piccola velocità accelerata	Merci a piccola velocità	Introiti diversi	Prodotti indiretti non soggetti ad imposta	Totale
Rete principale									
Linee di proprietà dello Stato e delle Meridionali	1887	35,732,265.20	1,686,018.90	6,621,280.31	4,438,217.57	42,660,446.84	909,541.62	416,654.21	92.464,424.65
	1886	30,986,022.23	1,413,410.13	6,255,978.11	3,797,381.10	41,350,158.36	1,079,683.43	263,964.42	85,146,597.78
Linea comune - Milano-Chiasso	1887	625,581.59	32,943.93	92,327.22	62,389.82	689,360.08	50,179.03	5,422.78	1,558,204.45
	1886	503,218.67	27,712.74	127,151.53	19,012.50	621,522.01	»	971.81	1,299,589.26
Linee di proprietà privata	1887	1,055,287.76	35,274.79	269,494.02	123,467.41	1,738,564.62	16,398.77	650,30	3,239,137.67
	1886	935,808.71	29,055.93	200,456.06	95,715.84	1,538,992.04	14,100.79	1,812.28	2,815,941.65
Linee in esercizio provvisorio (2)	1887	88,571.34	1,009.72	5,092.85	692.04	42,277.90	1,565.52	2,751.34	141,960.71
	1886	78,981.92	808.56	3,615.84	438.59	63,272.74	4,623.14	599.93	152,340.72
Totale	1887	37,501,705.89	1,755,247.34	6,988,194.40	4,624,766.84	45,130,649.44	977,684.94	425,478.63	97,403,727.48
	1886	32,504,031.53	1,470,987.36	6,587,201.54	3,912,548.03	43,573,945.15	1,098,407.36	267,348.44	89,414,469.41
Rete complementare									
Linee collegate co'la rete principale	1887	1,570,101.44	34,987.37	152,605.15	29,693.36	1,147,406.86	36,607.69	21,410.28	(3) 2.992,812.15
	1886	821,310.91	15,510.67	63,182.29	9,595.08	414,260.44	27,320.39	5,251.44	1.356,431.22
Linee e tronchi isolati	1887	203,050.54	8,135.95	17,723.92	2,110.26	100,875.90	1,697.80	(5) 2,964.57	(4) 336,558.94
	1886	176,808.93	5,034.98	9,943.65	3,211.50	60,295.33	1,026.61	(6) 1,064.05	257,385.05
Lago di Garda	1887	94,685.85	»	23,120.98	»	»	4,363.76	»	122,170.59
	1886	79,850.86	»	21,463.32	»	»	2,195.15	»	103,509.33
Totale generale	1887	39,369,543.72	1,798,370.66	7,181,644.45	4,656,570.46	46,378,932.20	1,020,354.19 (7)	449,853.48	100,855,269.16
	1886	33,582,002.23	1,491,533.01	6,681,790.80	3,925,354.61	44,048,500.92	1,128,949.51 (8)	273,663.93	91,131,795.01

(1) Depurati dalle imposte erariali.

(2) Linea Parma-Fornovo appartenente alla rete Mediterranea.

(3) Compresi i prodotti del tronco Roma-Cineto Romano dal 1° Agosto al 31 Dicembre 1887, data in cui esso venne collegato alla rete principale.

(4) Compresi i prodotti del tronco Tivoli-Cineto Romano dal 1° Gennaio al 31 Luglio 1887.

(5) Comprese L. 310. 45 per proventi in rimborso di spesa.

(6) » » 458. 55 » » »

(7) Questa somma è divisa come segue: Viaggiatori L. 21,252.42, Bagagli L. 24,932.84, Merci a grande velocità L. 311,894.25, Merci a piccola velocità L. 662,274.68.

(8) Questa somma è divisa come segue: Viaggiatori L. 25,564.42, Bagagli L. 22,042.45, Merci a g. v. L. 301,753.04, Merci a p. v. L. 779,589.60.

NB. — Gli introiti diversi soggetti ad imposta sono compresi nelle rispettive categorie e cioè:

pel 1887. — Viaggiatori L. 243,553.64, Bagagli L. 178.40, Merci a g. v. L. 10,820.87, Merci a p. v. L. 217,853.31.

pel 1886. — Viaggiatori L. 170,876.36, Bagagli L. 7,976,97, Merci a g. v. L. 1,072.52, Merci a p. v. L. 104,874.73.

IX. — Prospetto della proporzione percentuale dei diversi rami di prodotto con quello totale per ognuna delle due reti e per le reti riunite nell'anno 1887, in confronto col 1886 (1).

Categorie del traffico	Anno	Rete Principale (2) Prodotto	Rete Principale (2) Rapporto percentuale	Rete Complementare (3) Prodotto	Rete Complementare (3) Rapporto percentuale	Reti riunite Prodotto	Reti riunite Rapporto percentuale
Viaggiatori	1887	37,501,705 89	38.50	1,773,151.98	53.26	39,274,857.87	38.99
	1886	32,504,031.53	36.35	998,119.84	61.85	33,502,151.37	36.80
Bagagli	1887	1,755,247.34	1.80	43,123.32	1.29	1,798,370.66	1.78
	1886	1,470,987.36	1.65	20,545.65	1.27	1,491,533.01	1.64
Merci a grande velocità	1887	6,988,194.40	7.18	170,329.07	5.12	7,158,523.47	7.11
	1886	6,587,201.54	7.37	73,125.94	4.53	6,660,327.48	7.32
Id. a piccola velocità accelerata	1887	4,624,766.84	4.75	31,803.62	0.96	4,656,570.46	4.62
	1886	3,912,548.03	4.37	12,806.58	0.80	3,925,354.61	4.31
Id. a piccola velocità	1887	45,130,649.44	46.33	1,248,282.76	37.49	46,378,932.20	46.04
	1886	43,573,945.15	48.73	474,555.77	29.40	44,048,500.92	48.39
Introiti diversi (4)	1887	977,684.94	1.00	38,305.49	1.15	1,015,990.43	1.01
	1886	1,098,407.36	1.23	28,347.00	1.76	1,126,754.36	1.24
Prodotti indiretti	1887	425,478.63	0.44	24,374.85	0.73	449,853.48	0.45
	1886	267,348.44	0.30	6,315.49	0.39	273,663.93	0.30
Totali	1887	97,403,727.48	100.00	3,329,571.09	100.00	100,733,098.57	100.00
	1886	89,414,469.41	100.00	1,513,816.27	100.00	91,028,285.68	100.00

(1) Esclusi i prodotti della Navigazione sul Lago di Garda.

(2) Comprese le linee comuni, le linee di proprietà privata e quelle in esercizio provvisorio.

(3) Comprese le linee ed i tronchi isolati.

(4) Vedasi la nota 7 del prospetto VIII, per il reparto degli introiti diversi fra le diverse categorie di trasporti a cui si riferiscono

FERROVIA BELGRADO-SALONICCO

CONSIDERAZIONI COMMERCIALI

Sulle ferrovie Orientali e loro raccordamenti abbiamo dato nel N. 34 un ampio riassunto, trattando specialmente la questione sotto il rapporto della *costruzione* e dell'*esercizio* di tali ferrovie che da Budapest per Nisch diramansi a Costantinopoli ed a Salonicco.

La loro recente apertura all'esercizio ha richiamata in Europa la pubblica attenzione sullo sviluppo del commercio locale e sulle conseguenze che possono apportare al commercio internazionale queste due importanti vie di comunicazione dell'Europa Centrale coll'Oriente.

A tal proposito, e particolarmente per la ferrovia Belgrado-Salonicco, crediamo opportuna cosa il riprodurre dal *Bollettino del Ministero degli Affari Esteri*, le seguenti considerazioni del barone Francesco Galvagna, R. Ministro italiano a Belgrado.

La nuova linea ferroviaria Belgrado-Salonicco è stata inaugurata il 19 dello scorso maggio ed aperta al pubblico servizio il 25 dello stesso mese.

Sull'influenza che questa strada ferrata è destinata ad esercitare in Oriente furono emessi apprezzamenti assai disparati ed il più delle volte erronei, perchè basati su dei dati immaginarii o su dei calcoli appassionati.

Prescindendo da qualsiasi considerazione d'ordine politico, ed esaminando la questione dal lato puramente economico, colla scorta di ragguagli positivi che ho potuto raccogliere, io porto avviso che la ferrovia Belgrado-Salonicco, pur avendo una reale importanza commerciale, non eserciterà almeno per ora, sulle relazioni dell'Europa con l'Oriente, tutta quell'influenza che le è dalla generalità attribuita: e che, escludendo pure l'eventualità di prossimi sconvolgimenti nell'ordine politico della penisola Balcanica, un non breve spazio di tempo dovrà trascorrere prima che questa nuova linea ferroviaria arrivi ad alterare in modo notevole l'attuale movimento commerciale tra l'Europa ed i paesi del Levante.

La strada ferrata Belgrado-Salonicco va considerata sotto due aspetti: come linea di transito, e come linea d'importazione e d'esportazione.

Come linea di transito non v'ha dubbio ch'essa non solo rappresenta una notevole economia di tempo nelle comunicazioni, tra pressochè tutti i grandi centri commerciali d'Europa e l'Oriente, ma raccorcia altresì di molte ore la percorrenza sul mare, diminuendo in proporzione i rischi dei ritardi e degli infortunii. Senonchè questo doppio vantaggio viene frustrato dalle spese di trasporto assai più elevate per via di terra. Ammettendo pure che le compagnie delle strade ferrate europee applichino pel trasporto delle merci una tariffa calcolata sul minimo chilometrico, e che d'altra parte le compagnie di navigazione non portino alcun ribasso nelle loro attuali tariffe, la via di terra per Salonicco risulterà sempre, da qualunque grande centro d'Europa parta la merce, più costosa che la via di mare. A conferma di ciò trasmetto un quadro comparativo delle spese di trasporto dal centro d'Europa a Salonicco per la via di terra e per la via di mare. Se, come appare da questo quadro, l'Austria stessa, che è il paese industriale più vicino a Salonicco e più in grado di valersi della nuova strada ferrata, non potrà per la differenza nei prezzi di trasporto, trovare il proprio tornaconto ad avviare i suoi prodotti per quella linea, *a fortiori*, saranno gli altri paesi più lontani nell'impossibilità di farvi transitare i loro prodotti. Non è quindi presumibile che la ferrovia Belgrado-Salonicco abbia a diventare, come da taluni si spera, la principale linea di transito pel commercio coi paesi di Levante. Essa non servirà essenzialmente che pel trasporto dei viaggiatori, per le spedizioni a grande velocità, per gli articoli di lusso o per quelli che più si prestano alla speculazione; lo che, dal punto di vista del traffico di una strada ferrata, non è che una questione di secondaria importanza. Di non poca utilità per la nuova linea ferroviaria sarebbe il trasporto della valigia delle Indie. Adottando la via di Salonicco, l'amministrazione delle poste inglesi potrebbe ottenere sull'intiero viaggio da Londra ad Alessandria di Egitto

un vantaggio di 6 ore in confronto della via di Brindisi. Ma è questa una questione complessa; e nulla indica, del resto, ch'essa abbia a risolversi in favore di Salonicco. Anche senza tener conto delle agevolezze che l'amministrazione ferroviaria italiana potrebbe offrire all'Inghilterra per assicurarsi anche in avvenire il transito della valigia delle Indie, la scelta di Salonicco sarà in parte subordinata ai non facili accordi che dovranno intervenire tra le varie amministrazioni ferroviarie per organizzare un servizio diretto a grande velocità tra Londra e Salonicco; ma più ancora alle condizioni materiali in cui sarà posta la nuova linea, la quale su taluni tratti presenta al dì d'oggi non lievi difficoltà tecniche all'avviamento di treni celeri. Queste difficoltà s'incontrano sul tronco da Uskub a Salonicco (200 chilometri) che, per la poca solidità delle rotaie e per la poca ampiezza delle curve (da 270 a 280 metri di raggio) non consente una velocità media superiore ai 35 chilometri all'ora.

Per contro la ferrovia Belgrado-Salonicco ha una reale importanza, se considerata come linea d'importazione e di esportazione.

Il commercio totale della Serbia può valutarsi oggigiorno ad una media annua di 80 milioni di franchi, dei quali 60 rappresentano gli scambi colla sola Austria-Ungheria. Questa enorme preponderanza del commercio austro-ungherese in Serbia si spiega colla prossimità dei due paesi, colla situazione privilegiata fatta al traffico di confine (grenz-verkehr) dal trattato commerciale del 6 maggio 1881, colle maggiori spese di trasporto che dovevano fare gli altri paesi industriali per i loro prodotti in Serbia. Mercè la linea Belgrado-Salonicco, le condizioni del commercio in questo paese dovranno necessariamente subire una notevole modificazione a detrimento dell'Austria-Ungheria ed in favore delle altre nazioni. Posto in comunicazione diretta col settentrione della penisola balcanica, il porto di Salonicco diventerà, specialmente per i paesi mediterranei, la via più economica per introdurre i loro prodotti in Serbia.

Emancipandosi dalle vessazioni doganali e dalle tariffe ferroviarie dell'Austria-Ungheria, gli articoli di commercio degli altri paesi potranno, per la rispettiva modicità dei prezzi di trasporto per mare, giungere sino in Serbia in condizioni tali da poter sostenere la concorrenza coi prodotti simili dell'Austria. Questa concorrenza non potrà evidentemente stabilirsi su tutti i mercati serbi; della parte settentrionale del paese il commercio austriaco rimarrà, a causa della prossimità, padrone quasi esclusivo del campo, mentre esso perderà terreno man mano che scemerà la distanza del confine meridionale nella Serbia. Nè minore sarà l'importanza della ferrovia Belgrado-Salonicco come linea d'esportazione. La Serbia, sino ad oggi tributaria dell'Austria-Ungheria, acquisterà, mercè la nuova strada ferrata, la propria indipendenza economica anche dal lato dell'esportazione. Essa non dovrà più far dipendere il commercio delle sue frutta, dei suoi cereali, dei suoi vini, del suo bestiame esclusivamente dai mercati di Vienna, di Pest e di Steinbruck, ma potrà trovare un facile e vantaggioso sfogo ai suoi prodotti agricoli sul mercato di Salonicco.

Questo mutamento nelle condizioni economico-commerciali della Serbia non potrà evidentemente prodursi dall'oggi al domani. Un non breve spazio di tempo dovrà trascorrere perchè il commercio, dovunque nemico delle repentine innovazioni, si acconci al nuovo movimento impressogli dalla ferrovia Belgrado-Salonicco, tanto più che esso avrà qui da lottare contro l'ignavia delle popolazioni, contro le loro antiche usanze. Ma non son questi ostacoli insormontabili; e fra qualche anno la nuova strada ferrata avrà emancipata economicamente la Serbia dall'Austria-Ungheria, ed aperti i mercati di essa al commercio ed all'industria degli altri paesi.

A queste ponderate osservazioni del ministro plenipotenziario italiano a Belgrado aggiungiamo alcune riassuntive deduzioni che, sul medesimo argomento, emergono dal *Levant Herald*.

Da studî pubblicati in questo giornale inglese e da annessivi dati statisttci appare chiaramente che i risultati della linea Belgrado-Salonicco sono ben lungi dall'arrivare a quel punto che comunemente attendevasi.

Nei tre mesi, dacchè tale linea è aperta all'esercizio, essa non ha avuta alcuna influenza sul commercio di Salonicco; il numero dei viaggiatori trasportativi è assai ristretto, insignificante poi il traffico delle merci.

Pare eziandio che non si sappia ancora se le autorità postali si serviranno — se mai accadrà che si dispongano a servirsene — di questa linea per avviare su di essa il corriere d'Inghilterra. Sino ad ora la sola categoria di merci locali che abbia costituito il traffico ferroviario sono le pelli e qualche cavallo.

Il giornale inglese, fra le altre ragioni di questa pochezza di traffico, annovera specialmente l'elevata tariffa per causa della quale i negozianti e commissionari preferiscono la via marittima benchè più lunga.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Sopra domanda di alcuni sindacati di Borsa, il Comitato delle Ferrovie del Mediterraneo deliberò di prorogare a tutto il 3 ottobre p. v. il termine utile per l'opzione delle 90,000 nuove azioni (Vedi *Annunzi*).

><

Arrivi a Torino per le feste.

Siamo in grado di riferire la cifra precisa dei viaggiatori arrivati a Torino, alle due stazioni della Rete Mediterranea, nei giorni 7, 8, 9, 10, 11, 12 e 13 corrente, in occasione delle feste per gli sponsali delle LL. AA. RR. i Duchi di Aosta.

Stazione di Porta Nuova	N.	56,982
» » Porta Susa	»	14,486
Totale	N.	71,468

Siamo poi lieti di constatare come in tanta straordinaria e continua affluenza di viaggiatori non è accaduta la più piccola disgrazia. Di ciò devesi dar lode alle savie disposizioni emanate dalla Amministrazione, alla solerzia ed oculatezza dei funzionari preposti ai diversi Servizi, e specialmente a quello del Movimento, ed infine all'abnegazione di tutto il personale, che, volonteroso e indefesso, corrispose pienamente alle necessità di un tanto straordinario e faticoso lavoro.

Al rilevante numero di viaggiatori giunti colle ferrovie della Rete Mediterranea si dovrebbe aggiungere quello dei trasportati dalle ferrovie private e dalle tramvie a vapore; e noi crediamo di non esagerare asserendo che ben 150,000 persone arrivarono a Torino nella settimana delle feste degli sponsali.

><

Galleria succursale dei Giovi.

Durante lo scorso mese di agosto i lavori della galleria di Ronco (linea succursale ai Giovi) hanno proceduto in modo soddisfacente. La quantità di lavoro eseguita fu, a un dipresso, uguale a quella del mese precedente: si ebbe però un aumento nel numero degli anelli chiusi, che furono 22 in agosto, mentre in luglio erano stati 19. Le condizioni di stabilità continuano buone: il numero medio degli operai impiegati fu di 3082. La temperatura non ha differito sensibilmente dal luglio: nel cunicolo si mantiene sempre alta, in calotta circa a 33 centigradi. Nulla di anormale nello stato sanitario.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.

A seguito della notizia data nel numero precedente, annunciamo che il Servizio Costruzioni della Società Mediterranea ha presentato al R. Ispettorato Generale anche il progetto esecutivo pel settimo tronco della linea Aulla-Lucca, compreso fra Minucciano e Casola, della lunghezza di chilom. 7.299.

Il terreno su cui si svolge questo tronco è molto accidentato. Le ultime ondulazioni del monte Lupaccino, perforato nel tronco precedente con una galleria di circa 5 chilom. e mezzo, discendono verso Aulla con pendenze ripidissime, solcate da profondi burroni con numerosi corsi d'acqua, i quali si riuniscono poi nel torrente Tassonaro. Per vincere il forte dislivello, la linea cerca uno sviluppo artificiale con una serie di gallerie, finchè giunge nella valle di questo torrente, sulla cui sponda destra si mantiene con andamento più regolare.

Complessivamente si hanno m. 2228.36 in rettilinea, m. 3849.16 in curve di m. 300 e m. 1222.36 in curve di raggio superiore. Vi si incontra la pendenza massima ammessa per la linea, cioè il 25 0|00. Le gallerie, misuranti in tutto m. 4600, sono cinque, due delle quali lunghe m. 1700 circa: vi hanno un viadotto e tre ponti in ferro, oltre parecchie opere di difesa: nessuna stazione è prevista lungo il tronco.

Il costo totale, comprese le spese di Amministrazione, è calcolato in L. 7,510,000, pari a L. 1,028,767 al chilometro.

><

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Parma-Brescia-Iseo ha presentato al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate il progetto d'appalto del quarto tronco della ferrovia medesima, compreso fra Piadena ed Asola, il quale progetto venne redatto colla scorta degli antecedenti progetti comparativi già in massima ammessi dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Nel nuovo progetto si è tenuto conto dei suggerimenti dati dal prefato Consiglio e vi vennero introdotti tutti quei miglioramenti che all'atto pratico risultarono opportuni.

Sappiamo poi che la Direzione predetta rassegnerà in breve alla Superiorità anche il progetto del tronco successivo Asola-Brescia, la cui compilazione è pressochè ultimata.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.

Ci scrivono da Salerno che, qualora giungano in tempo a destinazione gli scambi ed il materiale fisso occorrenti per le stazioni, il tronco da Tegiano a Casalbuono della ferrovia Eboli-Reggio potrà venir aperto all'esercizio nel prossimo mese di ottobre.

><

Stazione internazionale di Luino.

Con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici in data del 9 corrente, venne approvato il regolamento proposto dalla Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per il servizio delle vetture e del personale sul piazzale esterno della stazione internazionale di Luino.

><

Stazione di Lercara.

La Società delle Strade ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori pubblici il progetto pell'impianto di un fabbricato, ad uso alloggio del personale, nella stazione di Lercara, lungo la linea da Palermo a Porto Empedocle. La spesa preventivata per l'esecuzione dei relativi lavori ammonta a L. 60,264.50.

><

Stazione di Rovigo.

Ci informano da Rovigo che quella Camera di Commercio ed Arti ha instato presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio perchè sia provveduto a fornire quella stazione ferroviaria del materiale mobile necessario a provvedere agli urgenti bisogni del commercio.

><

Progetti delle Meridionali.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per riordinare ed ampliare gli impianti adibiti al servizio di trazione nella stazione di Mantova. Questi lavori consistono nel prolungamento dei binarî per le merci e nell'ampliamento del Deposito delle locomotive, con impianto del rialzo veicoli. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 239,280.00.

><

La Società predetta ha inoltre presentato per approvazione al R. Ispettorato generale delle Strade ferrate: il progetto relativo all'impianto di apparecchi centrali di manovra, sistema idrodinamico Bianchi-Servettaz per la manovra di scambi e segnali nelle stazioni di Campiobbi, Sieci, Rignano, Incisa, Buccine e Ponticino: la spesa considerata in progetto ascende a lire 113,400.00; il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di una scogliera a difesa della sponda destra del fiume Paglia, a monte del ponte della ferrovia, fra i chilom. 133 e 134 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze.

><

Nuovo ponte sul Trebbia.

Ci informano da Piacenza che quella Camera di Commercio ed Arti, in vista della tanta necessità per il commercio della Provincia che si addivenga alla costruzione del nuovo ponte sul torrente Trebbia, presso Piacenza, ad esclusivo uso della ferrovia, ha vivamente interessato il Ministero dei Lavori pubblici affinchè sia presa colla maggior possibile sollecitudine una decisione sul progetto all'uopo già studiato e sull'accertamento della relativa spesa, affinchè sulla base di questo possa venir presentato all'approvazione del Parlamento l'occorrente disegno di Legge.

><

Ferrovia Torreberretti-Pavia.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha anche presentato all'approvazione governativa il progetto per il rifacimento in acciaio di m. 8640.00 di binario con guide da m. 9.00, modulo num. 2, lungo la linea da Torreberretti a Pavia, e precisamente nel tronco Sannazzaro dei Burgondi-Lomello e nelle stazioni di Sannazzaro, Ferrera e Lomello.

La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 78,400.00, non tenuto conto del materiale metallico per l'armamento, il cui costo è valutato di L. 115,800.15.

><

Ferrovia Apice-Contursi.

La Direzione del Servizio delle Costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha ultimato e sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima del tronco Contursi-Conza della ferrovia Apice-Contursi.

Il progetto di cui trattasi venne studiato secondo due criteri che hanno condotto a svolgerlo in due modi. Col primo di questi verrebbe adottata una larghezza di piattaforma stradale di m. 5 00, applicando come limite massimo delle pendenze il 20 per mille, e come limite minimo di curvatura, il raggio di m. 300; coll'altro si ridurrebbe a m. 4.40 la larghezza della piattaforma stradale, si spingerebbero le pendenze al 25 per mille e si ridurrebbe il raggio delle curve a m. 260.

Col primo progetto, il tronco precitato avrebbe la lunghezza di m. 34,760 e la relativa spesa sarebbe valutata di L. 17,100,000.00; col secondo progetto si avrebbe una lunghezza di m. 35,500 ed un costo totale di L. 14,700,000. In conseguenza nel primo modo la spesa media chilometrica sarebbe di L. 492,000, e nel secondo di L. 414,000.

I dati principali del primo progetto sono i seguenti;

Lunghezza in curva	m.	13.775
Id. in rettilinea . . .	»	20.985
parte orizzontale	»	7.326
parte in pendenza da 5 a 16 .	»	18.224
parte in pendenza da 16 a 20	»	9.210

gallerie N. 14 della lunghezza totale di m. 9109 — stazioni N. 4 — fermate N. 2 — case cantoniere doppie N. 19 — case cantoniere semplici N. 10 — garette N. 9 — opere d'arte maggiori N. 12 — opere d'arte minori N. 111.

I dati relativi alle stazioni, alle fermate, alle case cantoniere doppie e semplici, alle garette ed alle opere d'arte maggiori sono numericamente conformi tanto nel primo che nel secondo progetto — gli altri dati di quest'ultimo sono i seguenti:

lunghezza in curva . . .	m.	15.120,00
Id. in rettifilo . .	»	20 380,00
parte orizzontale	»	8.041,00
parte in pendenza da 5 a 16	»	11.179,00
parte in pendenza da 16 a 20	»	8.800,00
parte in pendenza da 20 a 25	»	7.480,00

gallerie N. 15 della lunghezza totale di m, 7.311,00 — opere d'arte minori N. 26. In entrambi i progetti l'armamento è proposto con rotaie in acciaio, del tipo Vignole, della lunghezza di m. 9,00 e del peso di Kg. 36 per metro corrente, poggiante su 11 traversine, e collegate fra loro a giunto sospeso

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio ha manifestato il parere che si possano approvare gli atti di collaudo dei lavori di costruzione del tronco da Belluno a Bribano nella ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, eseguiti dalla Impresa De Lorenzi.

Il Consiglio ha ammesso che in via di transazione non sia da applicarsi la multa contrattuale pel ritardo frapposto dalla Impresa al compimento dei lavori, e che si possano approvare i maggiori compensi proposti dal collaudatore.

><

Il predetto Consiglio ha espresso l'avviso che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possa essere approvato il progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo per l'impianto del servizio a doppio binario sul tratto di linea compreso fra le stazioni di Pisa Centrale e Pisa Porta Nuova.

><

Il Consiglio ha inoltre manifestato il parere che con l'approvazione degli atti di collaudo dei lavori di costruzione del tronco da Este a Montagnana, eseguiti dalla Impresa Bonora, possa, in via di transazione consentirsi la riduzione a metà della multa contrattuale per ritardato compimento dei lavori stessi, autorizzando il pagamento del maggior compenso ammesso dal collaudatore.

><

Biglietto d'ingresso alle stazioni.

Facendo seguito alla regolare pubblicazione della statistica dei biglietti d'ingresso nelle stazioni della Rete Mediterranea, diamo il prospetto di quelli venduti nel 1° *Compartimento* durante il mese d'agosto del corrente anno, col riassunto complessivo dal 1° febbraio:

Agosto.

		Quantità		Importo
Stazioni 1ª categ. (L. 0,20)	N.	31,383	L.	6,276.60
Stazioni 2ª categ. (L. 0,10)	»	29,491	»	2,949.10
Totale	N.	60,874	L.	9,225.70

Riassunto complessivo.

Agosto	N.	60,874	L.	9,225.70
Mesi precedenti	»	254,142	»	39,943.00
Totale generale	N.	315,016	L.	49,168.70

><

Apertura di gare.

Il giorno 17 andante presso la Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, si procederà al dissuggellamento delle offerte presentate:

1° Per l'esecuzione dei lavori di ampliamento del piazzale in stazione di Pisa P. N. per rendere possibile l'attivazione del doppio binario fra detta stazione e quella di Pisa centrale. Importo L. 20,300;

2° Per il rifacimento di chilom. 9.446 di binario fra Pessione e Villanuova. Importo L. 10,600.

><

Aggiudicazione di gara.

Il giorno 5 andante venne definitivamente aggiudicato, col ribasso del 10.06 0|0, alla Ditta Selmi Mariano, di Livorno, l'appalto per l'impianto di una presa d'acqua per il rifornitore della stazione di Cecina.

><

Apparecchi fumivori a Sampierdarena.

Altro progetto sottoposto alla superiore approvazione dalla predetta Società riguarda l'applicazione alla rimessa locomotive del deposito di Sampierdarena di apparecchi fumivori, pella cui costruzione è preventivata la spesa di L. 40,400.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentata la proposta al R. Ispettorato generale per la istituzione, in via di esperimento, di biglietti di andata e ritorno delle tre classi, con riduzione normale, fra la stazione di Portogruaro e quelle di San Vito al Tagliamento, Casarsa ed Udine.

Eguale istituzione di biglietti la Società predetta ha proposto fra le stazioni di Casalbuttano e Soresina.

><

Tariffe.

Sappiamo che i principali fabbricatori di lanerie del Circondario di Biella, in numero di circa ottanta, hanno fatta istanza al Ministero dei lavori pubblici onde ottenere che venga revocata la nuova disposi-

zione delle ferrovie del Mediterraneo relativa ai trasporti dei consumi di lana ad uso di concime, accordando che per l'avvenire si possano continuare le spedizioni se non colla primitiva tariffa 123, serie F, almeno con quella 123 serie E, con dichiarazione di *concime artificiale non nominato*, onde evitare così che sia troncato il commercio di un prodotto tanto proficuo per l'agricoltura.

><

Siamo informati che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha raccomandato a quello dei lavori pubblici una istanza del Comizio Agrario di Nola tendente ad ottenere che, tenuto conto dei danni derivanti dalla crisi agraria, le stazioni ferroviarie di Palma-Campania e di Nola siano comprese fra quelle che godono di riduzione di prezzo pei trasporti di uve, mosti e vini.

><

Allo scopo di assegnare ai trasporti di penna di pollame, ecc., in natura una più equa classificazione, la Società delle strade ferrate dell'Adriatico, anche a nome di quelle delle ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentato al R. Ispettorato generale la proposta per l'aggiunta nella nomenclatura delle vigenti tariffe, della voce — *penne di pollame d'oca, ecc., in natura* (escluso il piumino d'oca e le penne d'oca da scrivere) con la indicazione della classe 5ª e della tariffa speciale 123, serie B, con peso minimo di sei tonnellate.

><

Sappiamo che il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio ha per parte sua firmato i seguenti decreti:

a) Decreto col quale sono approvate in via di esperimento e pel periodo di un anno le modificazioni ed aggiunte, proposte dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle ferrovie dell'Adriatico, alla tariffa locale N. 204, P. V., comune alle due reti, relativa ai trasporti di vino all'interno;

b) Decreto col quale sono approvate le modificazioni proposte dalle preaccennate due Amministrazioni alla tariffa locale N. 503 (piccola velocità), concernente i trasporti di agrumi, e ciò in via di esperimento e per la durata di un anno.

><

Transito vini della Dalmazia per Venezia.

Sappiamo che la Società di Navigazione generale italiana ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta di stabilire un regolare servizio fra la Dalmazia e Venezia per il trasporto di vini diretti a Parigi. Ci consta che su di una tale proposta si è già pronunziato favorevolmente il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.

><

Approvazioni di spese della Mediterranea.

Dal R. Ispettorato Generale pervennero alla Società per le Strade ferrate del Mediterraneo le seguenti approvazioni di spese:

L. 751.00 per acquisto e posa in opera di un tornio celere di lattaio per le officine dei Granili a Napoli;

L. 150,000 per acquisto di macchinario per le officine dei Granili;

L. 300 per applicazione di coprigiunto al ponte Gromolo presso Sestri-Levante, per renderlo atto al trasporto di corazze per la R. Marina;

L. 900 per sostituzione con argine in terra della prima campata dell'esistente armatura provvisoria in legname del ponte sull'Esaro (linea Sibari-Cosenza);

L. 2050 per adattamento locali nella stazione di Cancello per aggiunta apparati telegrafici;

L. 670 per restauri ad un ponticello sulla linea Assiano-Montepescali.

><

Approvazione Contratti della Mediterranea.

Contratti approvati dal Comitato d'Amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, nella seduta del 14 settembre 1888:

1. Colla Ditta Ceribelli Francesco di Roma per appalto dei lavori di costruzione di rampe d'accesso ai piazzali in Stazione di Roma Trastevere;
2. Colla Società Metallurgica Italiana di Livorno per fornitura di Cg. 2000 di tubi di rame per locomotive;
3. Colla Ditta Miani Silvestri e C. di Milano per fornitura di 120 carri coperti a due assi senza freno;
4. Colla Société Industrielle et Commerciale des métaux di Parigi per fornitura di Cg. 40,000 di tubi di rame per locomotive;
5. Colla Ditta Polidori Elpidio di Roma, per appalto lavori di armature e puntellature, consolidamento e restauro al padiglione del fabbricato viaggiatori della Stazione di Roma-Termini;
6. Colla Ditta Policastro Antonio per ricostruzione del fabbricato viaggiatori nella Stazione di Mongrassano-Cervicati, di 5 case cantoniere e riparazioni ai fabbricati danneggiati dal terremoto del 3 dicembre 1887;
7. Colla Ditta Broglia e Rusconi di Milano per fornitura di Cg. 1500 di acciaio in filo; Cg. 10,000 di zinco in pani; Cg. 6000 di piombo in lastre; Cg. 1000 di tubi in piombo e 5000 fogli di bandoni oblunghi.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei L. P.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di ampliamento della stazione di Suzzara in dipendenza dello innesto della linea di Ferrara;
2. Progetto d'appalto per l'armamento della via ed altri lavori lungo il tronco Caprigliola-Ghiareto della linea Parma-Spezia, ed atto di sottomissione dell'Impresa Cozzano;
3. Progetto per la fermata di Ozzano, lungo il tronco Parma-Fornovo, della linea Parma-Spezia;
4. Proposta di lavori di completamento pel tronco Cervia-Cesenatico della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;
5. Fornitura dei meccanismi fissi e scambi pel piazzale di scarico ai tre archi, lungo la ferrovia Roma-Sulmona;
6. Progetto di quattro viadotti ai chilometri 55 + 361, 74 + 659, 70 + 276, 71 + 911, della ferrovia Isili-Sorgono;
7. Progetto di appalto delle travate metalliche e dello armamento del tronco Fornovo-Solignano-Ghiare, della linea Parma-Spezia;
8. Perizia di sistemazione di trincee, lungo la ferrovia Teramo-Giulianova;
9. Progetto di prolungamento del muro di difesa sul torrente Pescia di Collodi al chilometro 59 + 300, della linea Firenze Pistoia-Pisa;
10. Progetto per l'impianto di un piano caricatore nella stazione di Molteno lungo la ferrovia Lecco-Como;

11. Progetto di una casa cantoniera e pozzo d'acqua potabile al chilometro 143 + 435,50, della linea Venezia-Peschiera;

12. Progetto di una tramvia a vapore da Bolzaneto a Pontedecimo;

13. Progetto di ampliamento della stazione di Altopascio, nella linea Pistoia-Pisa;

14. Progetto di ampliamento della stazione di Borgo San Dalmazzo, lungo il primo tronco Cuneo-Borgo San Dalmazzo, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia;

15. Lavori urgenti lungo la linea Firenze-Terontola;

16. Progetto di chiusura e strade di accesso alla proprietà Renda al chilometro 4 + 280, lungo la ferrovia Palermo al Porto,

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 5,200 per la sostituzione di copertine in pietra all'attuale accoltellato in mattoni sui muri di sostegno fra le stazioni di Resciutta e di Carnia nella linea da Udine a Pontebba;

2. L. 1,376 per i lavori di restauro alla casa cantoniera N. 203, al chilometro 12.469 della linea Mestre-Cormons;

3. L. 37,773.95 per l'acquisto di minuto materiale d'armamento per l'ordinaria manutenzione dei binari e degli scambi: il preventivo suddividesi in tre, che ammontano rispettivamente a L. 19,264.18 il primo, a L. 7,030.13 il secondo, ed a L. 11,479.64 il terzo;

4. L. 7,100 per l'impianto di cordoni telegrafici ed un conduttore, coperti con tubo di piombo, nelle gallerie della Storza e del Cimitero nella linea da Foggia a Napoli;

5. L. 2,600 per lavori di consolidamento della trincea denominata Pinzanti presso il chilometro 285.194 della linea Orte Chiusi-Terentola-Firenze;

6. L. 7,100 per sistemare i coronamenti dei marciapiedi interni nelle stazioni di Pontenure, Fiorenzuola, Alseno, Borgo San Donnino, Castelguelfo e Sant'Ilario nella linea da Piacenza a Bologna;

7. L. 3,000 per la costruzione di cessi nelle case cantoniere N. 59, 60, 61 e 63 del tronco Sant'Ilario-Reggio della ferrovia Piacenza-Bologna;

8. L. 1,820,000 per l'ampliamento della stazione di Borgo San Donnino, in dipendenza dell'innesto nella medesima delle nuove linee per Cremona e per Gaiano:

9. L. 46,200 per la costruzione di una scogliera a difesa della sponda destra del fiume Paglia fra i Km. 133 e 134 della linea Orte-Chiusi;

10. L. 239,280 per il riordinamento ed ampliamento degl'impianti adibiti al Servizio di Trazione in stazione di Mantova (vedi *Informazioni*);

11. L. 113,400 per l'impianto di apparati centrali di manovra nelle stazioni di Campiobbi, Sieci, Rignano, Incisa, Bucine e Ponticino (vedi *Informaziani*).

Rete Sicula. — Come avevamo preannunciato, il Consiglio d'Amministrazione della Rete Sicula ha nella sua adunanza del 3 corrente provveduto ai modi d'emissione delle 10,000 nuove azioni per l'aumento del capitale sociale.

Veggansi all'uopo le pagine *Annunzi* per il completo programma della emissione.

Ferrovia Ferrara-Magnavacca. — Circa la notizia, da noi pubblicata nel N. 35, del favorevole parere dato dal Consiglio di Stato per la costruzione a scartamento ridotto e per l'esercizio di questa ferrovia, aggiungiamo che essa è divisa in due tronchi dello sviluppo complessivo di m. 78,087,04; e per la sua costruzione è preventivata la spesa di Lire 6,122,871.

Ferrovia Montesilvano-Penne. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto di questa ferrovia, compilato dall'ingegnere Crugnola, direttore dell'ufficio tecnico provinciale di Teramo.

La linea, seguendo il tracciato Loreto-Aprutino e Sella di Collatuccio, si sviluppa per una lunghezza di m. 23,037 di cui 15,594 utilizzando la strada provinciale e 11,443 in sede propria. Essa attraversa cinque comuni, servendone altri 21 con oltre 67 mila abitanti.

Le curve minime sono di m. 80 di raggio e le massime di m. 800. Lo scartamento è di m. 1.

Per soli m. 2,171 la linea è in orizzontale; i rimanenti m. 24,865.60 sono per 23,053 in ascesa e per 1811.81 in discesa.

L'opera più importante è il ponte sul Tavo di 9 archi di m. 12 di corda. La sezione libera fra parapetti è di m. 6.

L'armamento si farà con rotaie Vignole di acciaio Bessemer della portata di chilogr. 18,80.

Oltre la stazione di testa la linea avrà altre stazioni a Loreto-Aprutino, Cappelle, Colle Corvino e Collatuccio.

Il costo è previsto in L. 1,395,000 pari a 51,617 per chilometro.

Ferrovia Sassari-Alghero. — Al 31 scorso agosto i lavori di questa ferrovia, che misura 34 chilometri, erano assai inoltrati ed erano compiute le espropriazioni dei terreni.

Per queste e per i lavori eransi intanto già spese circa Lire 2,350,000.

Circa lo stato dei lavori aggiungiamo che: i movimenti di terra sono terminati, mentre intanto si sta provvedendo alla ghiaia ed alle traverse per l'armamento; le opere d'arte ormai finite ed i fabbricati condotti a buon punto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia elettrica in Savoia. — Nel numero 14 del corrente anno abiamo dato notizia che il Consiglio di Stato francese aveva approvato e dichiarato di pubblica utilità il progetto per la costruzione di una ferrovia elettrica nel dipartimento dell'Alta Savoia.

Su tal proposito aggiungiamo ora che il *Journal Officiel* del 9 giugno pubblica la legge riguardante la costruzione della ferrovia a binario ridotto ad ingranaggio, da Etrembières all'altipiano di Treize-Arbres, sul Grand-Salève; la linea sarà lunga circa 6 chilometri.

Alla ferrovia verrà applicata la trazione elettrica. Ogni vagone porterà una dinamo ricevitrice, comunicante per mezzo di un cavo di rame colla macchina generatrice. Quest'ultima a sua volta è messa in azione da macchine fisse a vapore, installate a Monnetier, circa alla metà del percorso totale. Ogni vagone sarà munito di freni elettrici, d'un freno a frizione e d'un freno automatico. La concessione della nuova ferrovia è accordata ai signori Meuron e Cuénod, di Ginevra, per la durata di 75 anni. I lavori devono essere iniziati al più tardi dopo 6 mesi dalla convenzione. La linea dovrà essere aperta entro due anni. Il *minimum* dei treni è stabilito di quattro al giorno, tanto per l'andata che per il ritorno.

Ferrovie in Polonia. — Una Società di capitalisti belga ha presentato al Ministero delle Comunicazioni in Russia la proposta di costrurre alcune importantissime linee ferroviarie:

1° da Kalisch a Koutno, stazione della ferrovia Bromberg-Varsavia;

2° una ferrovia che s'internasse nella regione industriale di Gostynin e Soczewka;

3° una linea che, passando per Lipno e Rypin, andasse a congiungersi colla rete prussiana.

La Società assumerebbe la costruzione a suo rischio e pericolo, dimandando una garanzia del 3 p. 0|0 allo Stato.

— Il *Kurjer Warszawiski* annuncia che la Società della ferrovia Ivangorod-Dombrova ha progettato di collegare la sua rete con Varsavia mediante una ferrovia a scartamento normale che partirebbe da Radorn e proseguirebbe per Bialobrzeg, Tarszyn e Senkocin.

— Secondo il medesimo giornale si porrà mano quanto prima ai lavori per la costruzione della ferrovia da Ostroviec a Kovel per Sandonnierz.

Ferrovie degli Stati Uniti d'America. — Riassumiamo dal *New-York Chronicle* i seguenti dati statistici ferroviari comparati per gli anni 1888 e 1887.

		Dal 1° gennaio al 31 giugno nel 1888	nel 1887
Proventi brutti . .	dollari	255,793,107	245,199,749
Spese	»	179,499,969	161,171,016
Prodotto netto . .	dollari	76,239,238	84,028,463

È da notarsi come, mentre i proventi brutti siano aumentati di oltre 10 milioni di dollari nel primo semestre del 1888 confrontato con quello del 1887, il prodotto netto è diminuito di oltre 7 milioni di dollari, stante appunto le spese di esercizio accresciutesi di oltre 18 milioni di dollari.

Aggiungiamo il prospetto dei proventi brutti e del prodotto netto delle ferrovie americane divise per categorie, comparativamente tra il 1° semestre 1888 e quello 1887.

Linee		Proventi brutti 1888	1887
Linee del Trunk . .	dollari	81,770,560	80,198,377
Centro-Ovest . . .	»	7,602,111	7,593,644
Nord-Ovest . . .	»	13,448,593	17,414,197
Ovest di Missori . .	»	11,330,322	13,124,375
Pacifico	»	55,012,800	45,176,887
Linee del Sud . .	»	28,585,248	25,696,038
Società carbonifere .	»	40,041,033	39,856,486
Linee dell'Est . .	»	13,882,175	12,932,671
Linee messicane . .	»	4,066,265	3,206,822
Totale . . .	dollari	255,739,107	245,199,479

Linee		Prodotto netto 1888	1887
Linee del Trunk . .	dollari	25,533,955	27,942,931
Centro-Ovest . . .	»	1,862,301	2,307,749
Nord-Ovest . . .	»	1,707,543	6,858,859
Ovest di Missori . .	»	3,169,712	5,702,808
Pacifico	»	17,704,619	15,571,960
Linee del Sud . .	»	9,576,449	8,780,812
Società carbonifere .	»	11,037,942	11,966,751
Linee dell'Est . .	»	4,645,156	4,406,471
Linee messicane . .	»	1,001,461	1,190,122
Totale . . .	dollari	76,239,138	84,028,463

Ferrovie della Colombia. — Il Console degli Stati Uniti, in una relazione al suo Governo, ha dato alcune informazioni circa lo stato delle ferrovie nella Repubblica della Colombia; da questa relazione riassumiamo le seguenti notizie.

La rete ferroviaria vi è quasi ancora allo stato embrionale.

La linea più importante è quella Baranquelle-Solger, con diramazione a Puerto-Colombia; essa misura 29 chilometri ed è tenuta in esercizio da una Società Americana.

La linea di Cauca — la cui costruzione fu incominciata nel 1878 e che dovrebbe collegare Cali colla riva occidentale del Rio Cauca — giunge per ora a Cordova, che dista 19 chilometri da Buenaventura. Questa linea appartiene allo Stato, e fu studiata e livellata sino a Cali; ma i lavori sono sospesi.

La linea di Jirardot è terminata sino a Portillo per la lunghezza di 19 chilometri, e gli studi sono già compiuti per 129 chilometri sino a Bogota. La costruzione è intrapresa dallo Stato; ma vi s'incontrano gravi difficoltà stante la natura del terreno e specialmente dovendovisi superare pendenze del 6 p. 0|0. Per questa ragione dubitasi assai che si possa adoperare la trazione a vapore.

La linea da Antiochia a Medellin per Puerto-Berrio, lunga 200 chilometri, è condotta sino a Pavia, ossia a 48 chilometri circa da Puerto-Berrio. Per questa linea, che deve attraversare le Cordigliere e presenta perciò pendenze fortissime, furono successivamente stipulati nel 1874 e 1876 parecchi contratti con importanti modificazioni di tracciato. L'ultimo contratto riguarda la prosecuzione della linea sino a Barbosa, cioè a 160 chilometri

Un'altra linea fu studiata tra Puerto Vilches, sulla riva orientale del Magdalena, e Bucaramanga seguendo la vallata del Sogomosa. Finora non ne fu costrutto che un miglio, pari a circa 1,609 metri.

Ferrovie messicane. — Il *Times* ha ricevuto un telegramma da Filadelfia in cui si accenna ad una ferrovia a scopo di concorrenza col canale di Panama. Tratterebbesi di collegare l'Oceano Pacifico al golfo del Messico ed al mare delle Antille con una ferrovia che partendo da Tonala, sulla costa messicana del Pacifico, arriverebbe a San Juan Baptista al confine orientale, al sud di Veracruz e a circa 160 chilometri dalla baia di Campeche e dal golfo del Messico. Le navi provenienti dal mare delle Antille e dell'Atlantico farebbero scalo a San Juan Baptista per mezzo del fiume Grivalga che può dar passaggio a navi aventi un tirante d'acqua sino a 7,50 e 8,50. Le mercanzie sarebbero colà trasbordate sulla ferrovia che le trasporterebbe direttamente alle coste del Pacifico ed a Nuova-York.

Questa ferrovia raccorcierebbe di circa 1,300 chilometri il percorso da farsi sul canale di Panama, e non richiede che la costruzione di circa 375 chilometri.

Notizie diverse

L'attuazione della nuova legge postale. — Alle vivissime istanze fatte dalla Camera di Commercio di Milano, per la pronta attuazione della legge postale, il Ministero del commercio ha risposto in questi giorni colla seguente lettera:

« La Direzione generale delle Poste, alla quale ho comunicato il voto e le proposte di codesta Camera di commercio riguardo all'attuazione della rifoma postale, mi ha risposto che la molteplicità delle riforme introdotte nel servizio postale colla legge di cui si tratta richiedono per la loro attuazione un tempo abbastanza lungo, sia perchè le riforme stesse, per l'art. 26 della legge, non possono essere applicate parzialmente, dovendo comprendersi in un nuovo regolamento, il cui decreto di approvazione determini il giorno dal quale avranno vigore, sia perchè il regolamento stesso deve essere sottoposto all'esame e parere del Consiglio di Stato, e sia infine perchè occorre compilare le istruzioni relative e provvedere alla stampa delle medesime.

« Per tutte queste ragioni, la predetta Direzione generale ha dichiarato di non poter precisare o fissare il giorno in cui potranno andare in vigore la suaccennate riforme; essa mi ha, del resto, assicurato che attende colla maggiore alacrità al lavoro ed agli studi per attuarle al più presto possibile ».

La produzione mineraria in Italia. — Nel N. 33 abbiamo considerata la produzione mineraria italiana in rapporto alle miniere in esercizio, dando per ogni minerale il numero delle miniere, il peso e valore del minerale escavato ed il numero degli operai impiegati in quelle.

Consideriamo ora la medesima produzione in rapporto alle officine metallurgiche in esercizio durante lo stesso anno 1887.

Le officine attive furono 272 con 15,104 operai così ripartite: 11 alti forni per la produzione della ghisa (248 operai); 233 officine per il ferro e l'acciaio (10,567 operai); 4 per l'oro argentifero (79 operai); 1 per il piombo e argento (800 operai); 4 per il rame e sue leghe (575 operai); 2 per il mercurio (393 operai); 2 per l'antimonio (60 operai); 6 per l'allume (130 operai); 2 per il sale di sorgente (215 operai); 7 per il sale marino (2037 operai),

La produzione complessiva durante l'anno è valutata in L. 62,080,367, così ripartita fra i diversi prodotti:

		Quantità		*Valore*
Ghisa	tonn.	12,291	L.	1,229,100
Ferro	»	161,633	»	39,454,600
Acciaio	»	23,760		
Oro argentifero	chil.	195	»	527,736
Piombo	tonn.	19,508	»	6,437,640
Argento	chil.	33,839	»	5,414,240
Rame e sue leghe	tonn.	2,239	»	3,502,777
Mercurio	»	251	»	929,865
Antimonio	»	198	»	139,930
Allume potassico	»	5,320	»	199,800
Solfato d'allumina	»	440	»	40,800
Sale di sorgente	»	10,881	»	311,507
Sale marino	»	353,852	»	3,892,372

Gli alti forni per la produzione della ghisa erano in attività; 5 in prov. di Bergamo, 2 in quella di Brescia, 2 in quella di Grosseto, 1 in prov. di Novara e 1 in quella di Pisa.

Esposizione Italiana a Berlino. — Un gruppo d'italiani residenti a Berlino avrebbe preso l'iniziativa di una esposizione italiana da tenersi nel prossimo inverno in quella città.

Questa idea è sorta in seguito all'esito felice della esposizione italiana a West Brompton in Londra. I promotori si affidano per riuscire nella loro impresa sulle buone relazioni dei due paesi e sulla viva simpatia che oggi gode l'Italia presso la Germania.

Loro scopo sarebbe di far meglio conoscere i nostri prodotti su questo grande mercato tedesco, procurando una rivincita economica dei danni che ci cagiona la chiusura dei mercati francesi,

Per ora stiamo contenti a raccogliere la notizia del progetto.

Cavi sottomarini dello Stabilimento Pirelli. — Nel numero 26 abbiamo annunciato come la Ditta C. Pirelli e C. avesse ottenuto, in concorrenza di Case inglesi, la costruzione e la immersione di un cavo elettrico sottomarino tra la Spagna e le isole Baleari.

Aggiungiamo ora che il giorno 11 corrente è salpato dalla Spezia, direttamente per la Spagna, il piroscafo *Città di Milano*, della Ditta Pirelli, carico del predetto cavo.

È la prima volta che la Ditta Pirelli esporta i prodotti di questa nuova sua industria, come è la prima volta che un governo estero affida la costruzione di una linea sottomarina ad un'impresa non inglese.

Questa linea collegherà l'isola Ibiza a Javea sul continente, ed il cavo predisposto è di circa 110 chilom. Il tempo lasciato alla Ditta per condurre a termine l'opera è di due mesi: poco più di un mese venne impiegato nella costruzione del cavo che venne compiuta a Spezia nello Stabilimento succursale che la Ditta ha colà costruito espressamente per questo ramo d'industria. Gl'ingegneri della Società che già impiantarono parecchie linee sottomarine per conto del nostro governo, non temono punto, ancorchè la stagione non sia la più indicata per questi lavori, di ultimare l'immersione del cavo, assai prima della scadenza del termine prefisso.

Un nuovo veicolo ferroviario. — È stato recentemente esperimentato sulle ferrovie francesi dell'est un nuovo veicolo, inventato in America, destinato alla sorveglianza e al mantenimento delle strade ferrate. — Trattasi di una specie di grande velocipede a quattro ruote, con 75 centimetri di diametro, le quali essendo munite di cerchioni analoghi a quelli delle ruote dei carri, possono mantenersi sulle rotaie. Due sedili, uno dietro l'altro, danno posto a due uomini, di cui uno solo basta per mettere in moto il veicolo e l'altro può portare gli utensili da lavoro. La velocità ottenuta raggiunge facilmente i 30 chilometri all'ora e potè essere spinta fino ai 40 con uno sforzo di trazione non superiore ai 3 chilogrammi per 1000 chili di peso trasportato.

L'attrito è talmente debole che l'apparecchio lanciato con forza, può percorrere ancora 800 metri dopo che si è cessato di mettere in moto i pedali; ma un freno, che agisce sulle ruote posteriori, sole motrici, permette di fermarlo dopo un percorso di mezzo chilometro. Il peso dell'intiero apparecchio è di 90 chilogr. soltanto, per modo che un uomo basta per metterlo sul binario e per toglierlo all'avvicinarsi di un treno.

Le esperienze fatte riuscirono soddisfacenti, e sembra che realmente questo nuovo veicolo, possa riuscire utilissimo alle Amministrazioni ferroviarie, rendendo più facile la sorveglianza delle linee e quindi maggiore la sicurezza dell'esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Settembre 8.	Sett. 15.
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 796,50	794
»	»	Mediterranee	» 656	647
»	»	Sicule	» —	—
»	»	Sarde (preferenza)	» —	—
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 390	400
»	»	Gottardo.	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 540	540
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara-Seregno	» 251	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 326	326
»	»	» 2ª emiss.	» 310	312
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 325	326,50
»	»	Sarde, serie *A*.	» 316,50	318,50
»	»	» serie *B*.	» 314	314
»	»	» 1879	» 314,50	314,50
»	»	Pontebba	» 463,75	470
»	»	Nord-Milano	» 269	269
»	»	Meridionali Austriache	» 310	310

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Vittorio Emanuele. — Distinta delle 1738 Obbligazioni da lire 500 caduna di capitale nominale sorteggiate nella 21ª estrazione.

Dal N.		al N.		Obbligazioni N.	
Dal N.	13701	al N.	13800	Obbligazioni N.	100
»	35801	»	35900	id.	» 100
»	61801	»	61900	id.	» 100
»	67401	»	67500	id.	» 100
»	75401	»	75500	id.	» 100
»	93901	»	94000	id.	» 100
»	102901	»	103000	id.	» 100
»	155101	»	155200	id.	» 100
»	256401	»	256500	id.	» 100
»	264401	»	264500	id.	» 100
»	267401	»	267500	id.	» 100
»	300301	»	300400	id.	» 100
»	335001	»	335100	id.	» 100
»	342201	»	342300	id.	» 100
»	360401	»	360500	id.	» 100
»	372201	»	372300	id.	» 100
»	386801	»	386900	id.	» 100
»	473701	»	473738	id.	» 38

Totale delle Obbligazioni estratte N. 1738

Le Obbligazioni suddette cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori con tutto settembre 1888, ed il rimborso del capitale rappresentato dalle medesime avrà luogo a principiare dal 1° ottobre successivo contro restituzione delle obbligazioni stesse, corredate delle cedole dei semestri non maturi al pagamento, segnate coi numeri dal 51 al 66.

Ferrovia di Novara. — Distinta delle 195 Obbligazioni da L. 320 caduna (il cui servizio venne assunto dallo Stato in forza dell'art. 12 della Convenzione 20 giugno 1868, approvata colla legge 31 agosto stesso anno, n. 4587), sorteggiate nella 31ª annuale estrazione.

52	87	109	256	265	481	655	695
735	807	873	905	1000	1163	1195	1212
1277	1375	1568	1688	1794	1802	2122	2133
2183	2189	2218	2391	2488	2600	2685	2691
2694	2786	2974	2988	3043	3078	3224	3375
3484	3586	3620	3642	3676	3743	3744	3751
3845	3928	3951	4037	4173	4273	4395	4426
4480	4793	4965	4977	5135	5183	5322	5358
5359	5365	5486	5505	5539	5545	5558	5599
5615	5616	5648	5801	5864	5884	5893	5898
5900	5932	6008	6107	6284	6436	6450	6471
6476	6488	6763	6830	6930	6990	7070	7104
7258	7452	7649	7760	7793	7852	7884	7907
7958	8104	8155	8170	8297	8368	8430	8501
8693	8697	8858	8922	9004	9048	9057	9293
9390	9589	9610	9626	9674	9688	9915	9957
10141	10305	10335	10553	10692	10768	10787	10821
10838	10894	11087	11193	11235	11285	11475	11834
11868	11882	12173	12344	12424	12557	12568	12644
12706	12743	12768	12781	12906	13083	13107	13146
13334	13471	13570	13699	13814	13835	13894	13912
13913	14210	14261	14315	14341	14436	14576	14712
14760	14900	14965	15025	15058	15069	15085	15118
15138	15291	15297	15305	15387	15420	15525	15595
15838	15887	15988					

Le Obbligazioni suddette cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori con tutto settembre 1888, ed il rimborso del relativo capitale avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre successivo, mediante restituzione delle Obbligazioni stesse corredate delle Cedole non mature al pagamento, segnate coi numeri dal 65 al 120.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

Genio Militare di Roma (24 settembre, ore 11 ant. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del Poligono per il 15° Reggimento d'Artiglieria (da Fortezza) nei terreni di proprietà demaniale adiacenti al Macao, importo L. 74,000.

Lavori compiuti in giorni 100 dalla data del verbale di consegna dei medesimi. Cauzione L. 7.400.

Municipio di Milano (24 settembre, ore 1 pom. — Unico e definitivo appalto delle opere e somministrazioni occorrenti per la costruzione del fabbricato in via Bergamini per l'ampliamento degli uffici delle R. Prefetture di mandamento. Importo lire 100,000, cauzione L. 10,000.

Genio Militare di Torino (25 settembre, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione parziale del fabbricato S. Marcellino ad uso del Distretto Militare di Torino. Importo lire 62000. Cauzione L. 6200. Lavori compiuti in 120 giorni.

Amministrazione Provinciale di Roma (26 settembre, ore 12 meridiane, Fatali). — Appalto per la prosecuzione della strada consorziale Empolitana (Braccio) dal termine del tratto già costruito sotto Canterano fino all'incontro della provinciale Sublacense a m. 365,00 prima del ponte Lucidi (metri 4531,18). Importo ridotto L. 106081,49 (V. n. 35 del *Monitore*).

Regia Prefettura della Provincia di Molise (26 settembre, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada obbligatoria dei Comuni di S. Angelo in Grotte, e Castelpetroso, dall'abitato di S. Angelo in Grotte alla provinciale Carpina, presso la Cappella di S. Giuseppe, della lunghezza di metri 3731,12. Importo L. 54,800. Lavori compiuti in anni quattro. Cauzione provvisoria lire 2605. Cauzione definitiva L. 5460.

R. Prefettura della Provincia di Vicenza (28 settembre, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione dal 1° ottobre 1888 al 30 giugno 1897, della strada nazionale n. 12, detta Vallarsa, da Torrebelvicino al confine austro-ungarico, sul piano della Fugazza. Importo annuo L. 4740. Cauzione provvisoria L. 700; cauzione definitiva mezza annata. Deposito per spese L. 800.

Municipio di Atripalda (*Avellino*) (30 settembre, ore 9 ant., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere per la conduttura delle acque dalla sorgiva Braione e pel bonificamento dell'abitato di Atripalda. Importo L. 83,000. Cauzione provvisoria L. 2000. Deposito per spese L. 1000. Fatali a giorni 15. Lavori compiuti a tutto il 1891.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione di *quattro coperchi per Espuratori* per la Compagnia Napoletana del Gas in Napoli.

Prefettura di Roma. — L'appalto dei lavori di riduzione dei locali e di costruzione di un padiglione in legname ad uso di ginnastica nella Scuola degli allievi Guardie di P. S. in Santa Maria della Scala in Roma fu aggiudicato al signor Falcone Raffaele, per L. 18,993.33 (V. n. 29 e 34 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1° Dipartimento (Spezia). — La fornitura alla R. Marina durante l'esercizio finanziario 1888-89 di metalli diversi è stato aggiudicato alla Ditta Bonara, Moresco e C., per L. 115,140.38 (V. n. 26 e 29 del *Monitore*).

Id. Id. — La fornitura di ottone in filo, lastre e verghe (2° lotto) fu aggiudicato alla Ditta Corradini e Mathieu, per L. 16,843.08 (V. n. 24 e 28 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGL'INTERESSI MATERIALI

Alcuni nostri associati sono in ritardo di versare il prezzo del loro abbonamento, scaduto colla fine dello scorso mese.

Facciamo loro viva preghiera di volercene spedire l'importo con vaglia postale, ovvero con biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 24ª Decade — dal 21 al 31 Agosto 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	1.235.047 27	49.989 73	358.993 44	1.492.633 70	67.778 78	3.204.442 92	3.984 00	804 33
1887	1.360.843 92	56.369 90	336.365 65	1.331.490 14	71.362 60	3.156.432 21	3.980 00	793 07
Differenze nel 1888	— 125.796 65	— 6.380 17	+ 22.627 79	+ 161.143 56	— 3.583 82	+ 48.010 71	+ 4 00	+ 11 26
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1888	24.447.424 17	1.134.485 08	7.579.623 54	29.449.819 30	884.786 48	63.496.138 57	3.982 37	15.944 31
1887	23.755.158 00	1.125.862 07	6.939.130 97	28.727.599 99	937.400 50	61.485.151 53	3.980 00	15.448 53
Differenze nel 1888	+ 692.266 17	+ 8.623 01	+ 640.492 57	+ 722.219 31	— 52.614 02	+ 2.010.987 04	+ 2 37	+ 495 78
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	80.116 45	1.981 85	9.437 85	72.866 30	4.016 75	168.419 20	967 01	174 16
1887	83.021 06	2.323 31	6.507 55	66.444 20	8.140 54	166.436 66	804 00	207 01
Differenze nel 1888	— 2.904 61	— 341 46	+ 2.930 30	+ 6.422 10	— 4.123 79	+ 1.982 54	+ 163 01	— 32 85
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1888	1.142.257 50	27.296 62	144.927 98	948.482 44	37.164 00	2.300.128 54	829 13	2.774 15
1887	1.052.088 87	25.906 07	111.166 92	763.529 14	43.504 72	1.996.195 72	730 20	2.733 77
Differenze nel 1888	+ 90.168 63	+ 1.390 55	+ 33.761 06	+ 184.953 30	— 6.340 72	+ 303.932 82	+ 98 93	+ 40 38

Il 26 agosto aperto il tronco **Fognano-Marradi** di chilom. 17.

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	4.752 25	4.121 45	+ 630 80	67.829 00	54.363 60	+ 13.465 40
Merci	704 10	660 97	+ 43 13	14.518 80	13.342 40	+ 1.176 40
Introiti diversi	122 95	118 50	+ 4 45	2.805 10	3.012 95	— 207 85
Totali	5.579 30	4.900 92	+ 678 38	85.152 90	70.718 95	+ 14.433 95

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

6ª Decade — Dal 21 al 31 Agosto 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	109.271 26	1.617 94	16.194 49	115.399 69	1.274 10	243.757 48	606 00	402 24
1887	62.531 34	888 38	10.135 35	107.825 70	2.260 45	183.641 22	606 00	303 04
Differenza nel 1888	+ 46.739 92	+ 729 56	+ 6.059 14	+ 7.573 99	— 986 35	+ 60.116 26	»	+ 99 20
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO					
1888	624.306 80	12.332 55	95.816 71	574.699 27	8.813 74	1.315.969 07	606 00	2.171 57
1887	390.894 68	8.229 23	74.227 47	508.418 95	11.574 04	993.344 37	606 00	1.639 18
Differenza nel 1888	+ 233.412 12	+ 4.103 32	+ 21.589 24	+ 66.280 32	— 2.760 30	+ 322.624 70	»	+ 532 39
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	4.809 28	50 96	356 07	1.074 65	25 46	6.316 42	64	98 69
1887	3.011 71	24 27	323 77	901 33	44 95	4.306 03	62	69 45
Differenza nel 1888	+ 1.797 57	+ 26 69	+ 32 30	+ 173 32	— 19 49	+ 2.010 39	+ 2	+ 29 24
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO.					
1888	26.468 80	332 45	2.062 86	6.074 59	168 72	35.107 42	64	548 55
1887	18.010 11	315 32	1.976 85	4.568 37	297 71	25.168 36	62	405 94
Differenza nel 1888	+ 8.458 69	+ 17 13	+ 86 01	+ 1.506 22	— 128 99	+ 9.939 06	+ 2	+ 142 61

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Luglio 1888.

Linea		Chil.	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Ciriè-Lanzo	Chil.	32	44.465 80	11.405 12	55.870 92
Torino-Rivoli	»	12	18.444 40	368 70	18.813 10
Fossano-Mondovì	»	24	4.580 35	375 15	4.955 50
Santhià-Biella	»	30	39.769 57	24.317 50	64.087 07
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	»	23	19.691 45	11.893 20	31.584 65
Sassi-Superga	»	3	5.978 25	—	5.978 25
Basaluzzo-Frugarolo			999 90	209 05	1.208 95
TOTALE			133.929 72	48.568 72	182.498 44

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

Sede in Torino — Capitale versato L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema LEGRAND e CALDAIE sistema DE-NAEYER e C.

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia e Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

Alzano di Sopra, Nese, Ranica, Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana, Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

Torino, 1888 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXI. Sabato, 22 Settembre 1888. NUM. 38.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO.	« 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

L'ESERCIZIO FERROVIARIO

IN OCCASIONE DELLE MANOVRE NELLE ROMAGNE

Siamo lieti di poter pubblicare — come facemmo nei precedenti anni — le seguenti notizie sul servizio ferroviario eseguito dalla Società delle Meridionali, esercente la Rete Adriatica, in occasione delle recenti grandi manovre in Romagna.

Dai risultati di un così straordinario e complicato servizio — compiutosi senza alcun inconveniente — dobbiamo trarre argomento di meritato plauso per l'ottimo andamento delle cose, in sì breve periodo di tempo, e soprattutto argomento di lode per i funzionari e per il personale dell'Esercizio, la cui intelligenza ed operosità furono poste a nuova e splendida prova, fatto riflesso specialmente alle condizioni delle linee mancanti affatto dello sviluppo necessario di binarî e di quelli accessorî indispensabili per un tanto grande movimento.

I trasporti per l'adunata delle truppe destinate al Campo di manovra si svolsero nei giorni dal 15 al 19 agosto inclusivi.

La forza trasportata coi treni fu in complesso di 44613 uomini di truppa, 1152 ufficiali, 2268 cavalli, 512 carriaggi.

Pei detti trasporti s'impiegarono 1399 veicoli, e furono effettuati 242 convogli straordinari per un percorso complessivo di 20542 chilometri.

Nel detto periodo si dovettero inoltre fare non pochi trasporti di congedati.

Nei giorni dal 5 al 10 settembre ebbe luogo lo scioglimento del Campo che diede luogo ai trasporti seguenti:

Ufficiali . . . . N. 1175
Uomini di truppa » 46074

In totale uomini N. 47249
Cavalli 1270
Carriaggi 325

Per detti trasporti si impiegarono 1067 veicoli e si effettuarono 227 convogli straordinari per un percorso complessivo di Km. 20237.

I trasporti in parola, benchè si estendessero fino ai punti più lontani della vasta Rete, venivano però in definitivo a concentrarsi sull'unica linea Ancona-Bologna, sulla quale per conseguenza si ebbero a superare non poche e gravi difficoltà, dovute principalmente alle cause seguenti:

Il trovarsi la linea ad un sol binario, e percorsa giornalmente da 7 treni ordinari in ciascun senso;

L'essere le stazioni di Imola, Castel Bolognese, Faenza, Forlimpopoli, Cesena, Rimini e Pesaro, ove rispettivamente si eseguirono gli scarichi ed i carichi, grandemente insufficienti anche al servizio ordinario per mancanza di binarî e di scali; per cui riesce in alcune assolutamente impossibile, ed in altre estremamente difficile, il ricevervi più di due treni alla volta.

Dal 26 agosto al 6 settembre si attivò giornalmente un treno speciale di andata e ritorno da Bologna a Forlimpopoli per l'approvvigionamento dell'acqua alle truppe, e dal 28 agosto al 5 settembre, si ebbero 24 treni speciali, in servizio delle LL. MM. e della Real Casa.

Nel giorno della rivista si fece un servizio speciale per viaggiatori con scarico e carico sulla strada al casello 74, fra Forlimpopoli e Cesena a comodo del pubblico accorrente allo spettacolo della rivista.

Per detto servizio si attivarono treni speciali di andata e ritorno da Bologna, Ravenna, Rimini ed Ancona al detto casello 74; in complesso 14 convogli speciali, compresi quelli per il movimento del materiale vuoto, trasportando sul luogo della rivista circa 5000 viaggiatori.

È a notarsi che nel giorno 4 vi fu uno scambio di oltre mille telegrammi fra le stazioni di Forlì, Forlimpopoli e Cesena, riflettenti la circolazione dei treni speciali per la rivista e per la Casa Reale.

Malgrado questo imponente movimento e le difficoltà che si ebbero da superare per il trasporto degli accorrenti al casello 74, per assistere alla rivista, essendosi prese in tempo speciali precauzioni onde assicurare il buon andamento di così importante servizio, tutto procedette con ordine e non si ebbero a deplorare inconvenienti di sorta.

GENOVA ED IL GOTTARDO

Stralciamo dal *Bollettino del Ministero degli Affari Esteri* le seguenti considerazioni su « Genova e la ferrovia del Gottardo » che sono parte di una importante relazione del cav. Ottone di Neufville, regio console generale a Francoforte, sul commercio italo-germanico e che maggiormente possono interessare i nostri lettori.

Col traforo del Gottardo si è aperto tra il Mare del Nord ed il Mediterraneo una via commerciale, i cui vantaggi principali ridondano a favore di Genova. Il movimento di questo porto, che nel 1881 importava 1,264,000 tonnellate, salì nel 1882 ad 1,315,000, nel 1883 ad 1,460,000, nell'85 ad 1,588,000 e nell'86 ad 1,890.000, il che significherebbe un aumento di quasi il 50 0[0, in confronto al 1881.

Quest'importante successo a scapito del commercio francese in generale e del porto di Marsiglia in particolare, come si asserisce in una relazione presentata non ha molto al Ministro del Commercio di Francia, ha la sua origine da due circostanze di fatto.

In primo luogo, dall'abbreviamento delle distanze, rilevandosi, a mo' desempio, che la linea Anversa-Gottardo-Genova conta una lunghezza di 1,142 chilometri in confronto di 1,218 della linea Anversa-Marsiglia, e d'altra parte da una combinazione di tariffe speciali, che favoriscono non poco il movimento mercantile italiano-tedesco-belga-olandese per la via del Gottardo, mentre le tariffe francesi per il trasporto delle stesse mercanzie non offrono corrispondenti vantaggi.

Per ovviare a questo stato di cose, assai dannoso alle ferrovie francesi, a Marsiglia ed a tutti gli interessi della Francia nel Mediterraneo, si è proposta la costruzione di una nuova ferrovia in retta linea da Digione a Bruxelles ed Anversa per Bar-sur-Aube, Rocroi e Charleroi, oppure un prolungamento della linea già esistente « Digione-Bruxelles » mediante una ramificazione su Chaumont, Mézières e Namur. Quest'ultima linea abbrevierebbe di 111 chilometri il tratto da Marsiglia ad Anversa, guadagnando 35 chilometri sulla linea del Gottardo; mentre si otterrebbe un risparmio di 110 chilometri sopra un accorciamento di 186 mediante la costruzione della nuova linea Digione-Rocroi-Charleroi.

Secondo l'opinione del relatore francese, questa nuova linea devierebbe indubitatamente dal Gottardo e da Genova il movimento commerciale inglese, belga, olandese, delle provincie Renane e di Mülhausen stessa a totale favore della Francia e di Marsiglia.

Quanto vi sia di pericoloso nell'attuazione di tale progetto per l'avvenire di Genova e della linea del Gottardo, si sottrae per ora ad un esatto giudizio. In ogni modo, anche da questo punto di vista, l'accennata idea della correzione del Reno e dell'eventuale costruzione di un canale fino a Basilea, merita una speciale considerazione.

SUL TRAFFICO DEGLI AGRUMI

FACILITAZIONI PER L'ESPORTAZIONE

Nelle attuali condizioni dell'industria agricola italiana è di somma importanza la questione del trasporto dei suoi prodotti e delle derrate alimentari in rapporto specialmente alla loro esportazione e, per conseguenza, a tutte quelle facilitazioni ferroviarie che una tale esportazione possono promuovere verso quei mercati stranieri a cui essa non è ancora avviata, od accrescerla in quelli in cui ha già un qualche sviluppo.

Camere di commercio, Comizi agrari, Accademie e Società di agricoltura non sono, in questi ultimi tempi, venute meno al còmpito loro di consigliare e proporre al Governo speciali tariffe di trasporti od altri provvedimenti all'uopo; e noi non abbiamo mancato di farne cenno nel *Monitore*, specialmente quando tariffe e provvedimenti vennero attuati dalle Società ferroviarie su favorevole parere del Ministero dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura, Industria e Commercio.

Ora è sul traffico degli agrumi — i quali sono così importante parte della nostra produzione agricola e specialmente nelle Provincie Meridionali — che vogliamo richiamare l'attenzione dei nostri lettori, prendendo occasione da alcuni « Appunti presentati all'onorevole Consiglio delle tariffe delle strade ferrate da Giuseppe Forastieri sul traffico degli agrumi di Calabria ».

Premettiamo tosto constarci che il R. Ispettorato Generale ha richiamato sulle osservazioni e proposte, contenute in tali appunti, l'attenzione delle Società ferroviarie e del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.

CONSIDERAZIONI GENERALI.

Il signor Forastieri — cresciuto nella pratica degli affari e dedito alla specialità del commercio delle derrate e frutta fresche — ha seguito costantemente tutte le discussioni che dal 16 dicembre 1886 si fecero all'uopo nel Consiglio delle tariffe delle strade ferrate ed ora (1) osserva come, in questa faccenda, forse si chiede, certo troppo si spera, dalla strada ferrata.

« La via ferrata per gli agrumi — egli scrive — come per ogni altra derrata fresca e bisognosa di rapidità di trasporto, è la via naturale. E al certo la strada ferrata, quando si tratta di lungo tragitto, deve soccorrere, come ha, in più casi, soccorso, di larghe riduzioni.

« Ma la riuscita dell'affare non è in queste per quanto utili, e spesso necessarie, tariffe speciali. Sta invece più propriamente, quasi esclusivamente, in una accorta ed ordinata organizzazione commerciale ».

Tale questione appunto tratta dapprima l'autore sviluppandola in rapporto: alla stagione attiva del traffico degli agrumi, ai prezzi usuali e loro peso; al traffico degli aranci per l'alta e media Italia; ai mezzi di organizzare il traffico dall'Italia ai mercati esteri, servendosi esclusivamente delle ferrovie pei trasporti, ed ai vantaggi che se ne avrebbero in confronto al traffico ora esercitato per la via marittima dalle Calabrie a Trieste.

Noi non possiamo seguire l'autore nelle sue ampie osservazioni in proposito e nei molti calcoli con cui esse sono corredate; accenniamo soltanto come egli enumeri le gravi difficoltà e gli inconvenienti gravissimi del trasporto marittimo, il quale, fra gli altri danni, impiega quasi sempre il doppio di tempo di quello che viene impiegato dalla ferrovia; e ciò influisce a danno del traffico degli agrumi il cui maggior pregio sta nel poterli presentare nei mercati di consumo nello stato di maggiore freschezza possibile.

« Che occorre dunque fare — ecco il quesito che si propone l'autore — per esercitare il traffico dei nostri agrumi delle Calabrie a mezzo di commercianti italiani, senza il bisogno di intermediari su mercati esteri, servendosi pei trasporti esclusivamente delle ferrovie? ».

(1) I suoi *Appunti* sono in data dell'agosto 1888.

Alla domanda sussegue immediatamente la risposta: — « Occorre stabilire certi punti nell'alta e media Italia ove trasportare gli agrumi allo stato originario per essere scelti e confezionati nei modi indicati per l'esportazione. Tali punti devono essere scelti in quelle città che si possono prestare al consumo di tutta quella parte di agrumi, che sebbene scartati e non adatti alla esportazione, presentano però per il pronto consumo, ben poca differenza in qualità da quelli che giungono caricati in carri alla rinfusa pel consumo locale.

« I punti indicati per questi depositi di manipolazione e di cernita sarebbero Milano, Bologna, Torino, Verona, Udine, ove dalle Calabrie verrebbero spediti a carri completi gli aranci imballati in cesti speciali, presi nelle Calabrie stesse.

« Organizzato per tal modo il traffico degli aranci, e procedendo rapidamente alla scelta e alla vendita dei frutti non adatti alla esportazione, il traffico stesso non potrebbe temere più la concorrenza dei mezzi di trasporto ora adottati ».

Tale asserto l'autore dimostra con minuti confronti fra il traffico per mare, via di Trieste, e il traffico per ferrovia fino ai confini italiani.

Ma lo stesso signor Forastieri deve pur muovere e risolvere una grave obbiezione, quella cioè: che, per il lungo avviamento di un tale commercio radicato a Trieste da antiche consuetudini e da sperimentata organizzazione commerciale, il produrre uno spostamento in favore della via d'Italia non è facile impresa nè scevra di difficoltà non indifferenti.

Ed egli così risponde alla sua giusta obbiezione: — « Per dare un vero impulso a che il traffico dei nostri agrumi delle Calabrie sia indirizzato per la sua via naturale è necessario che, almeno sul principio, le ferrovie stabiliscano una tariffa di trasporto a prezzi ridotti, che il Governo, con premi speciali, concorra a dare un incoraggiamento e che da esperti commercianti venga data una organizzazione adatta al traffico stesso, come viene indicato nella seconda parte di questi appunti ».

Da ciò egli si avvia a trattare: di una tariffa speciale di trasporto per strada ferrata; della organizzazione del traffico degli agrumi in Italia; dei premi d'incoraggiamento da darsi dal Governo; dei risultati che si potranno ottenere.

Noi, ommettendo la parte dell'organizzazione del traffico — cosa che non riguarda direttamente il cômpito di questo nostro articolo ed alla quale, del resto, abbiamo già accennato enunciando appunto la questione dello stabilimento di punti di manipolazione e cernita degli agrumi in Italia — riporteremo integralmente le proposte e le considerazioni del signor Forastieri circa le tre altre parti.

Tariffa speciale di trasporto per strada ferrata.

« Per ottenere che il traffico degli agrumi venga, per la maggior parte, ricondotto al transito dell'Italia, le Società ferroviarie italiane dovrebbero accordare una tariffa di trasporto a prezzi ridotti, pari a quella già concessa per altri trasporti consimili, sulla base almeno di centesimi 30, tutto compreso, per ogni carro della portata di 12 tonnellate e per ogni chilometro di percorso, computando inoltre tutta la distanza sino al confine, senza tenere calcolo della fermata per lo scarico e rispedizione ai punti di deposito stabiliti per la manipolazione della merce. Sarebbe inoltre necessario fare pratiche perchè tali prezzi fossero accordati anche dalle ferrovie estere su tali percorsi.

« Concesse che fossero tali tariffe ridotte dalle ferrovie italiane e dalle ferrovie estere, sarebbe facile vedere iniziato questo traffico; nè per fermo è fuori di proposito pensare che, riconosciuti i veri vantaggi che ne verrebbero al commercio, qualcuna delle case rispettabili esercenti ora all'estero questo commercio, trovasse forse tutto il suo interesse a portare le sue tende in Italia ».

Premi d'incoraggiamento da darsi dal Governo.

« Il Governo, per dare un serio incoraggiamento alla esportazione degli agrumi, dovrebbe stabilire i seguenti, o poco dissimili, premi a tutte quelle Società ed a quei commercianti, che stabilissero un regolare commercio di questi prodotti e facessero domanda di concorrere ai premi stessi:

« Pel 1° anno a tutti quei commercianti e Società, che proveranno di aver spedite all'estero oltre a 5000 tonnellate di agrumi, il Governo, a titolo di premio, pagherà L. 6 per ogni tonnellata in più spedita oltre le 5000 sino alla complessiva somma di L. 50,000.

« Pel 2° anno, pagherà L. 5 per ogni tonnellata in più spedita, oltre le 7500, sino al concorso complessivo di L. 100,000.

« Pel 3° anno, pagherà L. 5 per ogni tonnellata in più spedita, oltre le 10,000, sino al concorso complessivo di L. 200,000.

« Pel 4° anno, pagherà L. 4 per ogni tonnellata in più spedita, oltre le 10,000, sino al concorso complessivo di L. 250,000.

« Pel 5° anno, pagherà L. 4 per ogni tonnellata in più spedita, oltre le 10,000, sino al concorso complessivo di L. 200,000.

« Scorso un decennio, il Governo pagherà sempre, a titolo di premio, L. 100,000 a quel commerciante o Società che avrà spedito in questi dieci anni la maggiore quantità di agrumi, oltre alla quantità complessiva non inferiore di 100,000 tonnellate.

« Pagherà L. 50,000 a quel commerciante o Società, che avrà spedito la maggiore quantità dopo il primo, oltre alla quantità non inferiore di 80,000 tonnellate.

« Infine pagherà L. 50,000 di premio a quel commerciante o Società commerciale, che, nella confezione per imballaggio e nella qualità dei frutti, sarà riescito a formare la marca più accreditata e che, nei 10 anni complessivamente, proverà di avere spedito all'estero almeno 30,000 tonnellate di agrumi con detta marca ».

Risultati che si potranno ottenere.

« Ritenuto — come si ha dalle statistiche — che il consumo generale di agrumi in tutta l'alta e media Europa, sia ora di tonnellate 40,000, non sarà al certo esagerato supporre, che con un traffico organizzato nel modo più sopra esposto, si possa, nel periodo di tre anni, a mezzo dei trasporti per ferrovia, almeno raggiungere a concorrere per la metà di detto consumo.

« Ora tenuto calcolo della riduzione dei prezzi di vendita come sopra indicata e della crescente organizzazione commerciale che naturalmente cogli anni allarga il mercato di smercio del proprio prodotto, nonchè della bontà del frutto di freschezza mai avuta in tutti i mercati d'Europa, uno straordinario sviluppo deve aversi nel consumo, tanto che non si crede di esagerare pensando, che nel periodo di 5 anni il consumo sia per raddoppiare ed in un decennio per triplicarsi.

« La prova di un tale sviluppo facilmente la trovano coloro che poterono seguire l'incremento del consumo degli agrumi nelle provincie dell'alta Italia e principalmente in Piemonte e in Lombardia, ove a tutto il 1870 gli agrumi erano riguardati articolo di lusso, come appunto sono considerati ora nella maggior parte dei mercati esteri, ed il consumo era limitato a poche centinaia di tonnellate; mentre che oggi la sola Lombardia ne smercia più di 6000 tonnellate annue.

« Ammesso dunque che il consumo possa raddoppiare dopo il 1° quinquennio e possa triplicare dopo un decennio, noi avremo, che il movimento degli agrumi sulle ferrovie italiane sarà, dopo i primi cinque anni, non inferiore a 6000 carri; la metà dei quali servirà pel consumo locale delle provincie dell'alta e media Italia e l'altra metà sarà rispedita all'estero, e dopo dieci anni un tale movimento potrà raggiungere i 10,000 carri, 6000 dei quali passeranno all'estero.

« Ottenuta poi che sia la riduzione delle tariffe, come è più sopra indicata, pei trasporti sulle ferrovie italiane, ed avute pari riduzioni sui percorsi delle ferrovie estere; istituito che sia del pari il premio del Governo, sarebbe al certo sommamente opportuno, per dare sicurezza maggiore a che il traffico dei nostri agrumi prenda più sollecitamente lo sviluppo sperato, che dal Governo fossero fatte attive pratiche per ottenere possibilmente un ribasso sui dazi di entrata degli agrumi in Germania, Austria-Ungheria, Svizzera e Belgio. Si potrebbe allora portare un'altra riduzione al prezzo di vendita dei nostri agrumi su tutti i mercati di consumo all'estero, assicurando così con certezza l'avvenire del traffico progettato ».

FERROVIA DEL GOTTARDO

SEDICESIMO RAPPORTO

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° gennaio al 31 dicembre 1887

(*Traduzione del* Monitore. — *Cont. v. n. 36*).

Le spese per lo sgombro delle nevi e del ghiaccio toccarono a L. 40,437.75 con un aumento di L. 2,489.33 sull'esercizio precedente in cui arrivarono a L. 37,948.42. Per chilometro di linea a cielo scoperto, le spese furono di L. 196.42, mentre nel 1886 erano state di L. 186.21.

(Segue nel Rapporto il prospetto delle spese complessive e per chilometro incontrate per sgombero delle nevi a nord del Gottardo, a sud del medesimo e al Monte Cenere durante il quinquennio dal 1883 al 1887).

Noi faremo risaltare, a titolo di curiosità, come nelle spese per lo sgombro delle nevi e del ghiaccio nella parte meridionale del Ticino, la linea Lugano-Chiasso concorse per la somma di L. 3,621.61 ossia il 52.4 0[0 della spesa totale in L. 7,132.89.

(Segue un prospetto complessivo dimostrante il riassunto delle giornate di lavoro impiegate nel 1887 per la sorveglianza e manutenzione della linea, oltre la prestazione d'opera del personale ordinario).

Le *spese diverse* per il servizio della sorveglianza e della manutenzione della linea importarono nel 1887 L. 51,959.89 con un aumento di L. 3,862.87 su quelle del 1886 che importarono L. 48,097.02. Tale aumento si ripartisce su tutte le rubriche di questo capitolo, ad eccezione di quella n. 3: illuminazione della linea a cielo aperto e sotto le gallerie, sulla quale fu fatta un'economia di L. 700 circa. Ricorderemo qui come dopo cinque anni e mezzo di esercizio l'inventario degli attrezzi per la manutenzione della linea aveva subito un forte deterioramento; di modo che bisognò rinnovarne una gran parte.

Ad III. Spedizione e movimento.

Le spese per la *spedizione e movimento* aumentano complessivamente a:

1887	1886	maggior spesa 1887
L. 1,180,648.97	1,113,165.56	67,483.41

In confroto all'esercizio precedente questo servizio presenta il seguente risultato:

Spese per il personale, aumento di . . .	L. 52,358.77
Spese direrse, aumento di	» 15,124.64
Totale della maggior spesa . . .	L. 67,483.41

Le *spese per il personale* si sono accresciute specialmente per l'aumento tanto degli stipendi quanto del personale addetto alle spedizioni ed ai treni. L'aumento del personale divenne necessario specialmente per l'aumentato traffico delle merci e per l'attivato servizio dei treni diretti anche durante la stagione invernale. Un'altra causa essenziale dell'aumento delle spese deve ricercarsi nelle gratificazioni accordate al personale dell'Esercizio per l'aumento di lavoro a cui fu costretto nei mesi di novembre e di dicembre.

L'aumento delle *spese diverse* deriva sopratutto dalla illuminazione delle stazioni, e a questo proposito ricorderemo che la stazione di Chiasso fu dotata di illuminazione elettrica; dal completamento dell'inventario delle stazioni e particolarmente dall'acquisto di 9 pesi a bilancia per i depositi di Brunnen. Le sotto-rubriche: materiali per le installazioni meccaniche nelle stazioni, e per l'impiombamento delle merci produssero eziandio un aumento di spesa.

Ad IV. Trazione.

Le spese totali per il servizio della trazione, che erano nel 1886 di L. 1,582,735.27, si sono elevate nel 1887 a L. 1,788,720.30.

Queste spese così si suddividono:

		1887	1886
personale	L.	544,656.03	535,134.39
materie per locomotive, vetture e carri . . .	»	852,874.52	696,554.86
manutenzione e rinnovam. materiale circolante .	»	373,796.76	336,064.02
spese diverse	»	17,392,99	14,982,00
Totale . . .	L.	1,788,720.30	1,582,735.27

L'aumento delle spese è dovuto in gran parte all'aumento del consumo di combustibili.

Il parco delle *locomotive* non ha subito alcun cambiamento nell'ultimo esercizio.

Circa i combustibili, le locomotive hanno bruciato essenzialmente carboni della Sarre; l'uso delle mattonelle fu ridotto a casi eccezionali, ed a grandi sperimenti fatti su ampia scala e che non saranno terminati che nel 1888.

In confronto all'esercizio precedente, il consumo ed il costo dei combustibili segnano un aumento.

Il consumo di combustibile fu:

anni	quantità in kg.	valore in lire
nel 1883	26,545,556	870,455.95
» 1884	25,756,670	689,032.42
» 1885	26,087,430	652,920.92
» 1886	26,469,325	661,168.40
» 1887	32,506,350	822,479.43

Ciò importa per chilometro di locomotiva:

nel 1883	chilogrammi	11,58	al prezzo di cent.	37,97
» 1884	»	12,06	»	32,26
» 1885	»	11,58	»	28,98
» 1886	»	11,44	»	28,37
» 1887	»	12,23	»	30,96

Il consumo di *grassi* ed *oli* per le locomotive è aumentato di poco relativamente all'esercizio 1886, ma ha diminuito invece il costo di tali materie in rapporto all'unità di percorso.

Furono consumati:

nel 1883	chilogr.	82,175.50	pel valore di L.	71,782.25
» 1884	»	54,316.50	»	45,162.25
» 1885	»	54,682.70	»	42,246.79
» 1886	»	56,458.50	»	36,435.36
» 1887	»	68,113.90	»	38,363.39

ossia per chilometro di locomotiva:

nel 1883	chilogrammi	0,036	al costo di centesimi	3,13
» 1884	»	0,025	»	2,11
» 1885	»	0,024	»	1,87
» 1886	»	0,024	»	1,57
» 1887	»	0,026	»	1,44

Le *spese di riparazione e di manutenzione delle locomotive* ammontano a L. 253,603.16 (L. 251,466.70 nel 1886), ossia per chilometro di locomotiva a centesimi 9,545 (centesimi 10,865 nel 1886).

Il parco delle vetture e carri (dei quali è dato il prospetto nella tabella n. 20, annessa al Rapporto) si è accresciuto nel 1887 di 14 carri per il trasporto delle pietre, serie M². Nel prospetto N. 21 è indicato il percorso delle vetture e dei carri.

Il consumo del *grasso per le vetture e carri* (prospetto n. 23) fu nel 1887 di chilogrammi 12,476.60 per il valore di L. 2,359.07 (nel 1886, chilogrammi 14,963.50 per il valore di L. 4,189.67). Questo consumo importa, per ciascun chilometro di asse delle vetture e carri, grammi 0,203 al prezzo di centesimi 0,004 (nel 1886, grammi 0,291 per centesimi 0,008).

Le *spese di riparazione delle vetture e carri* toccano a L. 135,597.84 mentre nel 1886 furono di L. 143,298,45.

Durante l'esercizio 1887, il freno a vuoto non automatico, sistema Hardy, ha continuato a funzionare regolarmente; i freni a vuoto automatici, sistemi Koerting e Clayton furono applicati, a titolo di esperimento, su qualche treno ordinario.

Nel 1887 ha incominciato del pari a funzionare il riscaldamento a vapore delle vetture per i viaggiatori.

Ad V. Spese diverse.

Le spese comprese in questa rubrica per *locazioni ed affitti* eccedono di L. 103,501.20 quelle del 1886. Sopra questa somma, devono imputarsi L. 96,667.67 all'affitto di materiale circolante in conseguenza dell'accrescimento del traffico nel 1887.

La rubrica *altre spese* è gravata parimenti di una eccedenza di L. 27,832.79 occasionata principalmente dalle spese d'assicurazione contro gli incendi ed incidenti, e per le somme pagate a tale titolo.

Il *numero delle domande di indennità* presentate nel 1887 è di 549.

Si pagò per indennità:

per danni ed avarie	in casi 116	L.	4,515,04
» perdite, cali e colature . .	» 33	»	1,439.64
» ritardi e disguidi	» 21	»	6,450,97
» oggetti non consegnati . .	» 4	»	54,07
» ricevute di dogana non ritirate	» 5	»	127,00
» diversi	» 20	»	354,40
Totale . . .	Casi 199	L.	12,941.12

Da questa somma bisogna dedurre:

rimborsi da altre Società . . .	L.	4,676.67
compartecipazione d'impiegati . .	»	80.50
vendita oggetti lasciati alla Società secondo i regolamenti . . .	»	12.10
vendita di merci soprannumero .	»	26.75
Totale da dedursi L.		4,796.02
residuo	L.	8,145.10

Pei due processi che ci furono intentati nel 1886 e dei quali abbiamo fatto menzione nel precedente Rapporto, l'uno ottenne sentenza favorevole dalla Corte d'Appello di Parigi verso la fine del 1887; l'altro fu transatto mediante la riduzione, a metà, delle domande avversarie.

Nel corso del 1887 fu del pari terminato il processo in corso dal 1883, e che proseguiva per nostro conto la Società Italiana delle Strade Ferrate a Firenze. Questo processo fu occasionato dai seguenti fatti: Un trasporto composto di 24 casse di giuocatoli da bambini, partito da Norimberga nel novembre 1882, arrivò a Chiasso. Per causa di uno dei nostri agenti in quella stazione, una delle casse non pervenne alla stazione destinataria a Firenze che il 25 stesso mese, mentre che le altre 23 eranvi arrivate nei primi giorni del medesimo mese. Per questo ritardo il destinatario pretese l'esorbitante indennità di L. 3.500. Alcune questioni pregiudiziali circa l'ammissione di testimoni e di sotto-arbitri portarono l'affare sino davanti alla Corte di Cassazione di Firenze. In ultima istanza, la Corte d'Appello di quella città ha pronunziata sentenza che riduce l'indennità a L. 1,500 oltre gli interessi del 6 0|0 dal 6 giugno 1883, per il ritardo nella consegna di una delle casse di giuocattoli da bambini; ma d'altra parte la medesima sentenza ne condanna a tutte le spese della lite. Queste ultime ammontano a L. 7,700.90, compresi gli onorari dei nostri avvocati, cioè degli avvocati delle Compagnie Italiane di Strade Ferrate. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Ovada-Alessandria.

Sappiamo che il Comitato del Consorzio della linea Ovada-Alessandria ha trasmesso alla Direzione Generale della Mediterranea, col progetto di dettaglio, la domanda per la assunzione della costruzione e dell'esercizio della linea stessa.

Il progetto essendo stato redatto allorquando non erano ancora ultimati gli studi della linea Genova-Acqui-Asti, venne dalla Mediterranea trasmesso al Servizio delle Costruzioni per lo studio dell'innesto presso Ovada; dopo di che saranno prese le definitive decisioni intorno alla domanda del Consorzio.

Nel prossimo numero daremo alcuni dettagli descrittivi della linea.

><

Noleggio vetture.

In vista dello straordinario movimento di viaggiatori che si avrà per le feste di S. M. l'Imperatore di Germania, sappiamo che la Mediterranea ha chiesto al Governo di poter noleggiare cento vetture che la Società delle ferrovie dello Stato austriaco avrebbe disponibili.

><

Ferrovia succursale dei Giovi.

Col 1° del p. v. ottobre il sig. Comm. Giambastiani lascia definitivamente la Direzione della linea succursale dei Giovi. Lo sostituirà l'ing. cav. Catanzaro, già adetto all'ufficio della linea stessa.

><

A complemento della notizia pubblicata nel precedente numero sui lavori eseguiti nel mese d'agosto u. s. per la grande galleria di Ronco, in costruzione lungo la ferrovia succursale dei Giovi, aggiungiamo che l'importo dei lavori stessi nel detto mese ammontò

a	L.	555,975
Il totale dei lavori eseguiti precedentemente, rilevando a	»	6,050,560
Si ha un totale della ripresa dei lavori per parte della Mediterranea, e fino a tutto agosto p. p., di.	»	6,606,535

><

Treno completo all'Esposizione di Parigi.

Sappiamo che la Ditta Miani-Silvestri e Comp. di Milano ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzata a costruire un treno completo da presentarsi alla Esposizione internazionale di Parigi del 1889.

A questo proposito ci consta che la Direzione delle ferrovie del Mediterraneo, all'uopo interpellata dal R. Ispettorato generale delle Strade ferrate, pur facendo qualche obbiezione, si è pronunciata in senso favorevole alla proposta.

Il treno dovrebbe essere formato: da una locomotiva con tender, da un bagagliaio e da 7 carrozze delle diverse classi e miste.

><

Stazione di Rimini.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del R. Ispettorato generale un nuovo progetto di ampliamento della stazione di Rimini onde renderla atta all'innesto della nuova

linea Ferrara - Ravenna - Rimini. Il nuovo progetto venne redatto in conformità al parere già espresso in proposito dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici; e l'importo risultante dal preventivo annesso al progetto stesso raggiunge L. 2,150,000,00.

><

Ferrovia Chiusi - Terontola - Firenze.

La predetta Società ha anche presentata all'approvazione governativa la proposta per il risanamento e completamento della massicciata lungo la linea Chiusi-Terontola-Firenze, e precisamente nel tronco Terontola - Arezzo, fra le progressive 192.943 e 226.815. La spesa occorrente per i lavori e le provviste considerate nella proposta medesima ammontano a L. 410,000.00.

><

Ferrovia Parma - Brescia.

Sul progetto definitivo del tronco da Piadena ad Asola, della ferrovia Parma - Brescia, del quale abbiamo già annunziata la presentazione al Ministero dei Lavori Pubblici da parte della Direzione tecnica governativa di Brescia, riceviamo le seguenti informazioni:

Il tronco da Piadena ad Asola misura la lunghezza di m. 12,700.00, la quale, per quanto riflette la planimetria, è divisa in m. 10,732 67 di tratti rettilinei, ed in m. 1967.33 di tratti in curva con raggio minimo di m. 400. Per quanto concerne poi l'altimetria, la lunghezza predetta è divisa come segue: livellette in orizzontale m. 6,632.19 — livellette in ascesa m. 1,559.03 — livellette in discesa m, 4,508.88. La pendenza massima raggiunge il 6 per mille.

Le opere d'arte minori proposte sono in numero di 83, delle quali 71 per la sede stradale e 12 fuori sede, oltre a tre sottovia a travata metallica.

Le opere d'arte principali sono tre, cioè: un ponte sul fiume Oglio, della luce libera di m. 178.00 a travata metallica divisa in tre campate; un ponte in ferro sul Cavo Laghetto di m. 20 di luce; ed un ponte in muratura sul canale Naviglio di m. 10 di corda.

La continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sarà mantenuta mediante 22 passaggi a livello; ed all'alloggio del personale di sorveglianza della linea provvederanno n. 12 case cantoniere e n. 2 garette.

Due sono le stazioni progettate, quella per Canneto e quella per Asola.

L'ammontare totale dei lavori di costruzione rileva a L. 2, 388,604.00. In questa somma però non figurano gli imprevisti valutati L. 261,396.00 e neppure le espropriazioni il cui preventivo ascende a L. 250,000.00.

Complessivamente pertanto si ha un preventivo di spesa di L. 2,900,000.00.

><

Ferrovia Asciano-Montepescali.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto, il cui preventivo di spesa ascende a L. 19,700.00 relativo ai lavori da eseguire per consolidare una frana alla trincea situata al km. 225 della linea Asciano-Montepescali.

><

Nuova stazione tra Ponticino ed Arezzo.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali, per aderire alle disposizioni impartitele dal R. Ispettorato Generale, ha presentato all'approvazione governativa un nuovo progetto pell'impianto di una stazione intermedia di incrociamento fra quelle di Ponticino e di Arezzo al km. 233.844,13, della linea Terontola-Firenze. La spesa considerata nel nuovo progetto ammonta a L. 68,221.50.

><

Stazione di Rovigo.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, in seguito alle istanze della Camera di Commercio ed Arti di Rovigo. — accennate nel numero precedente — ha disposto perchè, compatibilmente con le esigenze generali di servizio vengano forniti a quella stazione ferroviaria i carri necessari al commercio, la di cui deficienza ha sollevato in quest'ultimi tempi dei reclami.

><

Ferrovia Aulla-Lucca. — 6° Tronco.

Il Servizio delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto esecutivo del 6° tronco della linea Aulla-Lucca, compreso fra la stazione di Piazza al Serchio e Minucciano, della lunghezza di metri 7812.20.

Il progetto venne redatto in modo da poter servire tanto nel caso di una esecuzione a misura che a prezzo fatto. Questo tronco è quello che comprende la grande galleria del monte Lupaccino, lunga km. 5 1/2 circa, che divide i due versanti del Serchio e dell'Aulella. Il progetto fu studiato e sviluppato tanto pel caso che si voglia perforare la grande galleria del Lupaccino coi mezzi ordinari, quanto pel caso che si vogliano applicare i mezzi meccanici. La galleria, con perforazione meccanica, verrebbe eseguita con tracciato rettilineo e sarebbe lunga m. 5474.75 Adottando la perforazione ordinaria occorre invece di spostare il tracciato in guisa che l'asse della galleria venga a corrispondere ad una depressione del terreno sovrastante, sicchè sia possibile di praticare in quella località un pozzo che riuscirebbe profondo m. 135. In questo caso la galleria sarebbe lunga m. 5490.05. Colla perforazione meccanica si ritiene che i lavori potranno essere compiuti nel periodo di mesi 48; colla perforazione ordinaria invece non occorreranno meno di mesi 96.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da m. 6623.58 di rettilinei; da m. 1009.66 di curve con raggio di m. 300; da m. 70.11, in curva di raggio m. 500; e di m. 94.20 in curva di raggio m. 1000. La pendenza massima adottata nell'altimetria raggiunge il 25 per mille. I manufatti normali da costruire sono 8 e quelli speciali, soltanto uno, cioè un ponte in ferro obliquo della luce di m. 25 da impiantarsi sul torrente San Michele. Lungo il tronco sono stabilite due stazioni, quella di Piazza di Serchio e quella di Minucciano.

Per il personale di sorveglianza della strada dovranno essere costruite N. 3 case cantoniere doppie, una casa cantoniera semplice ed una garetta.

L'armamento sarà formato con rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9.00 e del peso di kg. 36 per metro corrente, poggianti su 11 traversi e collegate fra loro a giunto sospeso.

L'importo preventivato per la costruzione del tronco è di L. 10,863,000 adottando la perforazione meccanica; e di L. 9,857,600, se sarà data la preferenza alla perforazione ordinaria. Il costo medio chilometrico, nel primo caso sarebbe di L. 1,393,121; e nel secondo di L. 1,261,708.00.

Nel progetto di massima fatto studiare dalle pro-

vincie di Massa e di Lucca il costo totale del tronco era presunto di L. 9.200.000 ciò che corrispondeva ad un costo medio chilometrico di L. 1,127,924.

><

Approvazione di spese della Mediterranea.

Sappiamo che con Decreto Ministeriale N. 17111 dell'11 corrente, la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 99,500 per modificazioni binarî ed altri lavori in Stazione di Pisa P. N., necessari pel servizio a doppio binario fra detta stazione e quella di Pisa Centrale.

><

Dal R. Ispettorato Generale è pure pervenuta alla Società del Mediterraneo l'approvazione della spesa di L. 4,900, occorrente pel miglioramento dell'illuminazione a gaz nel magazzino merci G. V. ed applicazione di regolatori Stott in stazione di Milano Centrale.

><

Aggiudicazione di gara.

In base ai risultati della gara tenutasi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato Generale ha definitivamente aggiudicato alla Ditta Lepori Leopoldo di Colle Salvetti l'appalto dei lavori di ricostruzione del ponte sul torrente Stagnone lungo la linea Cecina-Volterra, col ribasso del 20.01 p. 0[0.

><

Approvazione contratti della Mediterranea.

Nella seduta del Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo tenutasi il 20 corrente, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Lori Tito di Firenze per sistemazione scoli nei piazzali della grande e piccola velocità della stazione di Roma-Termini;
2. Colla Société Anonyme de Construction di Haine St-Pierre per fornitura di 300 assi montati per carri;
3. Colla Ditta Ernesto Breda e C. di Milano per fornitura di 6 carri scoperti a due carrelli con due assi ciascuno, senza sponde;
4. Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino per fornitura di 50 carri coperti a due assi con freno a vite, loggetta e freno Westinghouse;
5. Colla Société Anonyme de Construction di Haine St-Pierre per fornitura di 150 carri scoperti a due assi senza freno;
6. Colla Ditta Pastori e Sesti di Torino per ritagliatura di 50,000 lime usate;
7. Colla Ditta A. Raggio e Ratto di Genova per fornitura di 870 molle di sospensione a balestra, tipo *a*, e 1075 molle di trazione e repulsione a spira, tipo *b*;
8. Colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri per fornitura di 826 molle di sospensione a balestra, tipo *a*, 48 molle di sospensione a balestra, tipo a^1, e 1075 molle di trazione e repulsione a spira, tipo *b*;
9. Colla Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech di Savona per fornitura di Kg. 300,000 di ferro laminato in sbarre per gratelle da focolai.

><

Orario della linea Belluno-Treviso.

Ci informano da Belluno che quel Municipio ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici onde ottenere che venga convenientemente modificato l'orario dei treni sulla linea Belluno-Feltre-Treviso. Sappiamo a questo proposito che la Società delle Ferrovie Meridionali è disposta a tenere nel debito conto i desiderî del Municipio di Belluno in occasione dell'attuazione del nuovo orario generale, col quale dovendosi apportare non poche varianti all'orario della linea Udine-Mestre, ne verrà di conseguenza anche qualche opportuna variazione a quello della linea Belluno-Treviso.

><

Tariffe.

Il Ministero del Tesoro ha manifestato al R. Ispettorato generale delle Strade ferrate che acconsente da parte sua alla proposta fatta dalle Ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico affinchè i prezzi della abolita tariffa locale 202 P. V. accelerata per i fichi secchi, siano riportati nella vigente tariffa locale N. 503, in quanto fossero applicabili ai vagoni da 10 e da 12 tonnellate fino a 1000 chilometri, mantenendo fermo pel percorso di oltre 1000 chilométri le basi attuali.

><

Il prefato Ministero ha del pari acconsentito che le due Società ferroviarie continentali possano consentire che i prezzi delle convenzioni Cirio e Garavaglia, stabiliti dalla serie B, per le merci a vagone da 10 a 12 tonn. siano, per le uova, diminuiti di 2 cent. per vagone e chilom. per i quantitativi annui di 1500 e 2000 vagoni; di 3 cent. per i quantitativi di 2500 e 3000 vagoni; di cent. 3 1[2 per i quantitativi di 3500 e 4000 vagoni; ed infine di 4 cent. per i quantitativi di 4500 e 5000 vagoni annui.

Quanto al pollame, il Ministero medesimo ha consentito nella proposta di accordare la riduzione di 1[9 sui prezzi portati dalla tariffa convenzionale, serie B, quando trattisi di trasporti a vagone completo da 10 e 12 tonnellate.

><

Siamo informati che la Direzione Generale delle strade ferrate della Sicilia, per aderire alle istanze rivoltele dagli interessati, ha chiesta la sanzione governativa su di una sua proposta tendente a sopprimere la condizione B della tariffa locale n. 20 P.V. riguardante le spedizioni di pietra-lava, Colla soppressione della condizione medesima, gli speditori verrebbero facoltizzati a fare spedizioni della merce anche in porto assegnato.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 16,000 per l'impianto di un rifornitore scoperto a vasche rettangolari nella stazione di Chioggia della linea Adria-Chioggia;
2. L. 6,990 per l'esecuzione di lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di S. Biagio di Collalto nella ferrovia da Treviso a Motta;
3. L. 9800 per l'esecuzione di opere di completamento nella stazione di Morbegno, della linea Sondrio-Colico-Chiavenna;
4. L. 2430 per l'aggiunta di piastre intermedie al binario armato con rotaie in acciaio da m. 9 con 11 traversi lungo alcuni tronchi della ferrovia Mestre-Confine illirico;
5. L. 1940 per l'applicazione di 5 dischi fanali e per l'impianto di un tratto di binario e di due deviatori nella stazione di Foligno;
6. L. 14,250 per il rifacimento in acciaio di m. 441,80 di binari secondari armati con rotaie da m. 6 in ferro e di

n. 17 deviatoi semplici nella stazione di Bagni della Porretta, lungo la linea Pistoia-Bologna;

7. L. 12,790 per consolidare la trincea all'imbocco verso Foligno della galleria di Santa Maria di Colle nella linea Foligno-Terontola;

8. L. 15,525 per la sistemazione del piano caricatore e del magazzino merci a grande velocità nella stazione di Brescia;

9. L. 410,000 per il risanamento e completamento della massicciata lungo il tronco Terontola-Arezzo (Vedi *Inform.*);

10. L. 26,500 per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Parma della linea Cremona-Mantova;

11. L. 20,930 per restauri diversi alle coperture dei fabbricati della stazione di Bologna.

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 76.300 per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Musocco lungo la linea da Milano a Torino; non tenuto conto del valore del materiale metallico d'armamento, calcolato di L. 20,713.50;

2. L. 1250 per modificazioni ai binari del deposito locomotive nella stazione di Novi;

3. L. 7100 per provvedere all'impianto di una piattaforma del diametro di m. 5,50 nella stazione di Novi;

4. L. 1600 per adattare ad uso sala riparazioni vetture Pullmann una tettoia nell'opificio di Pietrarsa;

5. L. 1100 per l'impianto di segnale a distanza nella stazione di Arce, lungo la linea Roma-Napoli;

6. L. 10,400 per l'impianto di nuovi tronchi di binario, di una piattaforma di m. 5.50, e per l'esecuzione di altri lavori nella officina locomotive della stazione di Roma-Termini;

7. L. 11,362.33 per la sostituzione di una gru da tonnellate 10 a quella esistente da tonn. 6 nella stazione di Siena;

8. L. 143,822 per l'impianto del Block-sistem al tronco Torino-Troffarello della linea Torino-Genova.

9. L. 234,200.15 per il rifacimento con rotaie in acciaio di m. 8,640 di binario lungo il tronco Sannazzaro-Lomella e nelle stazioni di Sannazzaro, Ferrara e Lomella; compreso il materiale metallico d'armamento calcolato in L. 150,800.15.

— La predetta Direzione Generale ha inoltre presentato per l'approvazione i seguenti *contratti:*

1. Colla ditta Galardi Alessandro di Firenze per la fornitura del pietrisco occorrente all'inghiaiamento della stazione di Livorno-San Marco;

2. Colla ditta Allegri Carlo e C. di Signa per la fornitura del pietrisco occorrente pel risanamento della massicciata fra Cecchina e Velletri;

3. Colla ditta Di Lauro Antonino di Nocera Inferiore pei lavori d'impianto deposito del materiale fisso presso la stazione di Torre Annunziata-centrale;

4. Colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova pei lavori di rinforzo ai ponti metallici Sacco 1° 2° e 3° lungo la ferrovia da Roma a Napoli;

5. Colla ditta Raddi Fratelli di Spezia pei lavori di consolidamento dell'argine stradale presso la estremità ovest della stazione di Spezia;

6. Colla ditta Guretti Carlo di Bra per l'applicazione di chiavi in ferro ad alcuni caselli della linea Savona-Bra, e nei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Cengio, Carrù e Monchiero;

7. Colla ditta Carlo Malgarini di Taggia per la costruzione di un ponte al chilom. 72.872, della linea da Genova a Ventimiglia;

8. Colla « Staatsbahn » austriaca per la fornitura di due carelli trasbordatori a vapore per locomotive accoppiate ai loro tender, destinati al nuovo deposito di Sampierdarena;

9. Colla ditta fratelli Raddi di Spezia per la costruzione di latrine isolate in stazione di Chiavari;

10. Colla ditta Puppo Luigi di Levanto per lavori di rialzo della ferrovia all'estremità est della stazione di Bonassola, nella ferrovia ligure di Levante;

11. Colla ditta Taverna Luigi di Alessandria per lavori di difesa al ponte Bormida nella linea da Genova ad Alessandria.

Ferrovia Lecco-Como. — Presso la prefettura di Como si addiverrà il 29 corrente alle ore 10 ant. all'appalto, con deliberamento definitivo, per la fornitura di 14 segnali a disco e relative trasmissioni per l'armamento delle stazioni comprese tra Valmadrera ed Albate-Trecallo, della ferrovia Lecco-Como, il cui importo è preventivato in L. 14,440. I concorrenti dovranno depositare la somma di L. 720 quale cauzione provvisoria, e all'atto della stipulazione del contratto la somma di L. 1450 come cauzione definitiva. Il suddetto materiale dovrà essere consegnato alla stazione di Lecco in tre mesi e franco di spese.

Ferrovia Bologna-Verona. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il riparto del contributo fra le provincie di Bologna, Verona, Mantova e Modena, interessate alla costruzione della ferrovia Bologna-Verona, quale è stato modificato a norma di un voto precedente del Consiglio medesimo.

Ecco le quote assegnate: Bologna 66 p. 0/0; Verona 22 p. 0/0; Mantova 9 p. 0/0; Modena 3 p. 0/0.

Ferrovia di Cerignola. — Il comune di Cerignola ha domandato la concessione della costruzione e dell'esercizio di un tronco di ferrovia dall'abitato di Cerignola alla stazione omonima, sulla linea Foggia-Otranto, con un sussidio chilometrico di L. 2800 per la durata di 70 anni.

La lunghezza della linea è di m. 6438, ed il suo costo totale, compresa la provvista del materiale mobile, ammonterebbe a L. 770,000.

Le opere d'arte da costruire sono 15, cioè: un ponte di 5 metri, 2 sottovia, 10 tombini da 0,60 e 2 acquedotti di un metro.

L'armamento è progettato con rotaie in acciaio del tipo Vignole da m. 9,00 del peso di kg. 36 per metro corrente. Il materiale mobile da acquistare è il seguente: numero 2 locomotive-tender, n. 2 bagagliai, n. 1 vettura di 1ª classe, n. 2 vetture miste di 1ª e 2ª classe, n. 2 vetture di 2ª classe e n. 6 vetture di 3ª classe.

Tramvia Bolzaneto-Pontedecimo. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha opinato che alle condizioni proposte dall'ispettore capo del Circolo ferroviario di Torino, si possa autorizzare la Compagnia francese dei tramvia ad usare nell'esercizio della nuova tramvia Bolzaneto-Pontedecimo la vettura automatica Rowan.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di agosto 1888, confrontato con quello dello stesso mese 1887, fu il seguente:

		Agosto 1888	Agosto 1887
Passeggieri trasportati .	Num.	128,000	120,302
» introito . .	L.	467,000	477,121,85
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	540	556
» introito . .	L.	43,800	41,418.40
Bestiame trasportato . .	Capi	2,575	3,069
» introito . . .	L.	10,200	6,892.48
Merce trasportata . .	Tonn.	50,500	49,866
» introito . . .	L.	509,000	512,906.90
Introito complessivo . .	L.	1,030,000	1,038,339.63
» chilometrico .	L.	3,872.18	3,903,53
Spesa complessiva . .	L.	430.000	398,872.25
» chilometrica . .	L.	1,616.54	1,499.52
Introito netto	L.	600.000	639,467.38

Nelle spese di esercizio non sono compresi gli assegni al fondo di riserva per la rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio e sono dedotti gli interessi per censi.

Ferrovia Franco-Spagnuola. — La questione di un nuovo raccordamento tra le ferrovie francesi e spagnuole — questione di cui si è più volte occupato il *Monitore* — si avvia alla pratica soluzione. Il *Courrier de Bayonne* annuncia che gli studi della linea Somport-Canfranc, o almeno della sezione Oloron-Bedous stanno compiendosi definitivamente. L'Ufficio dei ponti e strade ha ricevuto ordine di presentare nel più breve tempo possibile il progetto di massima dei lavori da eseguire.

Notizie diverse

Congresso di statistica ferroviaria. — A Monaco di Baviera si è inaugurata il 14 corrente una conferenza internazionale di statistica ferroviaria, sotto la presidenza del cav. Brachelli, Consigliere aulico e Direttore dell'Ufficio di Statistica del Ministero austriaco del Commercio.

Vi assistono i Vice-Presidenti della Commissione internazionale, comm. Luigi Bodio, Direttore del nostro Ufficio di Statistica, e cav. Lodovico di Perl, Consigliere di Stato in Russia; il comm. Perozzo, Ispettore tecnico del Ministero delle Finanze in Italia; il barone Czedik, Presidente delle ferrovie di Stato austriache; il cav. Schnow, Direttore delle ferrovie di Stato bavaresi; il colonnello del Genio russo di Wandrick; il dott. Ugtwerf, Direttore delle ferrovie del Reno in Olanda; il signor Schwabe, membro della Direzione delle ferrovie di Stato prussiane; il signor Ulbricht, Direttore dell'Ufficio di Statistica ferroviaria in Sassonia; il signor Systermaus, capo-divisione al Ministero dei Lavori Pubblici in Francia; il signor Baum, ingegnere-capo al Ministero stesso; il signor Hess, capo dell'Ufficio di Statistica ferroviaria in Svizzera; ed i si. Callè e Walzel (austriaci), segretari della Commissione internazionale di Statistica ferroviaria.

Nella conferenza deve fissarsi il programma del prossimo Congresso internazionale.

Congresso internazionale per le tramvie. — Nella scorsa settimana si è tenuta a Bruxelles, con grande successo, la terza Sessione del Congresso dell'Unione Internazionale dei *Tramways*; le due precedenti Sessioni eransi adunate: la prima a Vienna, la seconda a Berlino.

Il Presidente dell'Unione, signor M. G. Michelet, ha chiamata l'Adunanza « réunion d'enseignement mutuel ».

Bonificamento dell'Agro Romano. — La Commissione di vigilanza sull'andamento delle opere di bonificazione dell'Agro Romano ha presentato al Governo la sua quarta relazione pel 1887.

Essa constata lo sviluppo che hanno preso i lavori della bonifica idraulica.

Poche sono state le contestazioni coi proprietari contro i provvedimenti delle Amministrazioni consorziali; e tutte furono risolute con reciproca soddisfazione.

La spesa totale occorrente per i consorzi di prima categoria ascenderà a due milioni.

Rimarranno poi le opere di seconda categoria, che esigeranno un dispendio più rilevante a carico dei proprietari, i quali però non dovrebbero aver bisogno di molti eccitamenti per compiere un'opera, dalla quale essi ricaveranno considerevoli vantaggi.

La Commissione, concludendo il suo rapporto, esprime il desiderio che sia affrettata la consegna dei meccanismi per il bonificamento idraulico.

Visitatori all'Esposizione italiana di Londra. — Dal 1° maggio a tutto l'8 settembre, ossia in 103 giorni, essendo escluse le domeniche, il numero dei visitatori fu di 1,161,740, con una media giornaliera di 11,279.

Nella 17ª settimana, quella dal 3 all'8 corrente, i visitatori ascesero a 79,022, con una media di 13,170 al giorno.

Un grande ponte-viadotto. — Il Municipio di Lisbona ha affidato ad una grande Casa francese la costruzione di un enorme ponte in ferro destinato a congiungere le colline, sui fianchi delle quali sorge la capitale portoghese.

La lunghezza del ponte sarà di 1500 metri circa e la sua altezza di 54 metri; il ponte sarà provvisto di ascensori, posti di distanza in distanza, che permetteranno al pubblico di salire e discendere a volontà.

Esposizione retrospettiva dei mezzi di trasporto. — Si è costituito a Londra uno speciale Comitato allo scopo di promuovere ed assicurare un largo concorso dell'Inghilterra all'Esposizione retrospettiva dei mezzi di trasporto, che dovrà tenersi a Parigi nel 1889, nella grande Esposizione Universale.

L'*Engineering* pubblica su questo proposito interessanti notizie snlla speciale esposizione retrospettiva e precise informazioni sui varii mezzi che, in ogni tempo, servirono alla locomozione per terra, per aria e per acqua.

Un vivo appello è stato fatto falto ai musei ed ai collezionisti inglesi, affinchè vogliano cooperare alla buona riuscita della Sezione inglese coll'invio degli oggetti o campioni da essi posseduti.

Anche in America si sta formando, allo stesso scopo, uno speciale Comitato.

Nuovo avviso di sicurezza dei treni. — La Società delle ferrovie da Parigi a Lione ed al Mediterraneo ha esperimentato, in questi ultimi giorni, un nuovo avviso di sicurezza, di facile uso per i viaggiatori dei treni.

Esso fu inventato da un ingegnere della Società stessa e, negli esperimenti fattine, parve superiore a quanti furono sino ad ora applicati; nei quali il più piccolo inconveniente impediva di funzionare regolarmente.

Questo nuovo segnale non si serve più dell'elettricità; adopera l'aria compressa. Tirando un cordone, ad uso campanello, posto nell'interno di ogni compartimento, l'aria compressa esce, provocando un fischio, da due piccoli ordigni, l'uno posto sul tetto della vettura, l'altro sulla locomotiva; udendo il fischio di sicurezza, il macchinista ferma il treno.

Il meglio si è che il fischio continua sino a che un agente ferroviario non giunga ad interrompere il corso dell'aria compressa, non potendo ciò essere fatto dal viaggiatore.

Se il fischio non agisce, ciò deve attribuirsi a qualche rottura avvenuta nei tubi; ed in tale caso, il treno si ferma automaticamente.

In questa notizia, che riportiamo dal *Journal des Transports*, non si fa cenno del caso in cui qualche viaggiatore potrebbe, per un capriccio qualunque, senza giustificato motivo, tirare il cordone. L'inventore ha preveduto questo caso e gl'inconvenienti gravissimi che ne potrebbero derivare?

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Settembre 15.	Sett. 22.
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 794	793.50
» » Mediterranee	» 647	650
» » Sicule	» —	—
» » Sardo (preferenza)	» —	—
» » Palermo Marsala-Trapani . .	» 400	405
» » Gottardo.	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 300	300
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara-Seregno . . .	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani .	» 326	326
» » » 2ª emiss.	» 312	311
» » Centrale Toscana. . .	» 520	520
» » Meridionali	» 326.50	327
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 319.50	318.25
» » » serie *B*. . . .	» 314	314
» » » 1879	» 314.50	314.50
» » Pontebba	» 470	470
» » Nord-Milano	» 269	269
» » Meridionali Austriache .	» 310	308

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° ottobre p. v. saranno pagate le sotto indicate cedole presso tutte le tesorerie del Regno. Cedola N. 20 (emissione 1879) in L. 6.31
» » 14 (1ª » 1882) » 6.31
» » 12 (2ª » ») » 6.31.

La cedola N. 35 delle Obbligazioni serie *A*, in L. 6.29 sarà pagata dal 1° al 31 ottobre.

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Si prevengono i portatori delle Obbligazioni 4 1/2 per cento che a partire dal 1° ottobre prossimo venturo si effettuerà:

in lire 11.25 per Obbligazione, il pagamento della cedola N. 3 scadente quel giorno;

in lire 500 per caduna Obbligazione, il rimborso delle Obbligazioni della serie *E* ultimamente estratta.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — Dal 20 settembre corr. presso la *Banca Lomellina in Vigevano* e presso la *Banca Giuseppe Antonio Musso in Torino*, si effettua il pagamento di L. 11.25 caduna azione sociale in saldo interessi 1888 contro rimessione del relativo vaglia n. 68.

Strade Ferrate Meridionali. — Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la cedola di L. 7.50 maturante il 1° ottobre p. v. sarà pagata sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e di circolazione.

Alla stessa data sarà pure eseguito il rimborso al loro valore nominale delle Obbligazioni sortite all'estrazione del 15 maggio 1888 (Vedi *Annunzi*).

Navigazione Generale Italiana. — Si prevengono i portatori delle Obbligazioni R. Rubattino e C., tipo oro e tipo carta, che a partire dal 30 settembre 1888 si effettuerà:

in lire 15 per Obbligazione, il pagamento della cedola n. 42 scadente in quel giorno;

in lire 1000 per caduna Obbligazione, il rimborso delle Obbligazioni della Serie *S* ultimamente estratta.

CONVOCAZIONI.

Società Anonima Italiana Ausiliare di Strade Ferrate, Tramvie e Lavori Pubblici (Torino). — L'assemblea generale ordinaria degli azionisti è convocata per il 29 settembre 1888, all'una p. nell'Ufficio della Direzione in Torino, corso Vittorio Emanuele, n. 67.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

R. Prefettura di Catanzaro (29 settembre, ore 12 merid., Fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria, che dall'abitato di S. Calogero mette al fiume Litromo o Calderaio. Importo ridotto L. 40,934 (V. n. 34 del *Monitore*).

Istituto dei Ciechi in Genova (4 ottobre, ore 12 merid., Fatali). — Appalto per la costruzione di un'ala di fabbricato a complemento dell'Asilo dei Ciechi. Importo ridotto L. 123,200.

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (5 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto del mantenimento della strada provinciale di Roma (6° tratto), dal basolato dopo il ponte pensile sul fiume Garigliano sin dopo l'abitato d'Itri, e precisamente all'asse del ponticello che precede la chiesa della Madonna delle Grazie (metri 22491). Importo annuo L. 7500, Cauzione provv. L. 1000. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 23 ottobre, ore 12 merid.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (5 ottobre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto della parte di lavori da muratore nella costruzione dell'edificio provinciale Vittorio Emanuele per educatorio di civili donzelle da eseguirsi nel Comune di Lecce e propriamente nel campo S. Pasquale. Importo L. 274,947, non compresi i lavori imprevisti. Lavori compiuti in due anni. Cauzione provvisoria L. 13,000. Cauzione definitiva L. 27,500. Fatali a giorni 15.

Municipio di Bologna (8 ottobre, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto per la manutenzione ordinaria delle strade comunali del Forese, dei viali alberati all'esterno della città, non che di parte delle vie militari e per il relativo sgombro di neve. Importo L. 75,000. Cauzione L. 7,000. Deposito per spese L. 2,000. Fatali 29 ottobre, ore 1 pom.

Municipio di Messina (8 ottobre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto per l'esecuzione dei lavori bisognevoli per la costruzione di un pubblico mercato nella piazza Pia Casa. Importo L. 75,000. Lavori compiuti in giorni 360. Cauzione L. 7,500. Deposito per spese L. 1000. Fatali 23 ottobre.

Comune di Mammola (Reggio Calabria) (10 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto pei lavori di costruzione del pubblico Cimitero di questo Comune. Importo L. 43,381,37. Cauzione provvisoria L. 1,500. Cauzione definitiva L. 4,000. Fatali 25 ottobre, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura d'Aquila (10 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2° tronco della strada provinciale di 2ª Serie N. 48, da Santa Lucia nel Cicolano a Rieti, compreso il molino Mazzotti a Borgo S. Pietro, (metri 6,820.83). Importo L. 175,600. Lavori compiuti in mesi trenta. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Amministrazione provinciale di Cosenza (11 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione del tronco di strada provinciale Acri-Pantano Lungo (metri 23735,90) durante anni sei, dal 1° aprile p. p. al 31 marzo 1894. Importo annuo L. 8956,55. Cauzione provvisoria L. 2240. Cauzione definitiva una metà dell'importo annuo. Fatali a giorni 15.

R. Prefettura della Provincia di Pavia (13 ottobre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una banca a rinforzo dell'argine maestro di Po e Lambro pavese fra i picchetti 60 e 68. Importo L. 49,380. Lavori compiuti in 90 giorni. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo.

Forniture.

R. Prefettura della Provincia di Milano (18 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Fornitura alla Direzione generale delle Poste di n. 20 carri postali a freno, cioè:

N. 10 carri, oltre il freno ordinario a mano, saranno muniti di conduttura pel freno a vuoto non automatico, sistema Smyth-Hardy, e dell'apparecchio completo pel freno automatico ad aria compressa, sistema Westinghouse;

N. 10 carri, oltre il freno ordinario a mano, devono avere il freno completo Smyth Hardy e la conduttura per quello Westinghouse.

Importo L. 152,000. Cauzione provvisoria L. 10,000.

Direzione delle Costruzioni Navali del 3° Dipartim. (Venezia) (1° ottobre, ore 12. Fatali). — Provvista di Kg. 36,000 di rame in pani al prezzo di L. 2,35 il Kg., e Kg. 4,000 di stagno in pani ai prezzo di L. 2,50 il Kg., e quindi per l'importare presunto complessivo di L. 94,600. Importo ridotto L. 85,177,84 (V. n. 31 e 35 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e ponitura in opera di *due ponti in ferro* pel Municipio di Cortemilia.

R. Prefettura di Genova. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla illuminazione, pulizia e manutenzione dei fari e fanali della provincia di Genova pel biennio a tutto il 30 giugno 1890, venne aggiudicato al sig. Nicolò Testa per L. 67,572. (V. n. 33 del *Monitore*).

R. Prefettura di Padova. — L'appalto dei lavori di quinquennale manutenzione delle difese con sasso esistenti lungo la sponda destra e sinistra del torrente Brenta, ecc., fu aggiudicato al sig. dott. Stecchini Leonardo per L. 13,782.55. (V. n. 34 del *Monitore*).

Id. Id. — L'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine destro del canale di Pontelongo da Pontelongo a Correzzola, ecc., venne aggiudicato al sig. Bembo Giuseppe per L. 31,665.03. (V. n. 34 del *Monitore*).

Id. Id. — L'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso del muraglione sulla destra dell'abitato del Comune di Pontelongo, circondario idraulico di Padova, è stato aggiudicato al sig. Tito Rossati per L. 41.511,47. (V. n. 33 del *Monitore*).

R. Prefettura di Rovigo. — L'appalto dei lavori d'imbancamento dell'argine destro di Adige in Drizzagno Boara Superiore nel Comune di Boara Polesine, fu aggiudicato al sig. Nuvolari Gedeone, che offrì il ribasso del 15.20 0/0 su L. 60,754. (V. n. 34 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare per la R. Marina (Venezia). — L'appalto dei lavori per la costruzione di uno scalo e relativo antiscalo in muratura sotto la tettoia n. 50 nel R. Arsenale Marittimo in Venezia, venne aggiudicato al sig. Gregoletto Giovanni col ribasso del 21.55 0/0 su L. 42,000. (V. n. 35 del *Monitore*).

Ferrovie Meridionali. — L'appalto dei lavori di impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Bastia (Ferrovia Foligno-Terontola) fu aggiudicato alla ditta Biancalana Pericle col ribasso del 20 0/0 sul prezzo di tariffa.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1888-89. — *Dal 1° al 10 Settembre 1888.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4024	4001	+ 23	561	527	+ 34
Media	4024	4001	+ 23	532	523	+ 9
Viaggiatori	1.636.212 36	1.494.905 51	+ 141.306 85	46.441 23	49.099 35	— 2.658 12
Bagagli e Cani	65.541 64	60.680 04	+ 4.861 60	789 33	1.282 63	— 493 30
Merci a G.V. e P. V. accelerata	305.607 02	269.703 55	+ 35.903 47	5.348 43	4.775 94	+ 572 49
Merci a P. V.	1.523.670 03	1.488.144 81	+ 35.525 22	33.637 85	28.049 60	+ 5.588 25
TOTALE	3.531.031 05	3.313.433 91	+ 217.597 14	86.216 84	83.207 52	+ 3.009 32
Prodotti *dal 1° luglio al 10 settembre 1888.*						
Viaggiatori	10.189.321 21	9.843.484 86	+ 345.836 35	277.252 49	346.245 31	— 68.992 82
Bagagli e Cani	425.045 48	420.063 79	+ 4.981 69	4.869 25	9.506 77	— 4.637 52
Merci a G. e P. V. accelerata	2.012.151 57	2.011.831 68	+ 319 89	33.371 84	34.264 64	— 892 80
Merci a P. V.	10.637.910 83	10.200.946 62	+ 436.964 21	231.084 56	219.213 05	+ 11.871 51
TOTALE	23.264.429 09	22.476.326 95	+ 788.102 14	546.578 14	609.229 77	— 62.651 63
Prodotto per chilometro.						
della decade	877 49	828 15	+ 49 34	153 68	157 89	— 4 21
riassuntivo	5.781 42	5.617 68	+ 163 74	1.027 40	1.164 88	— 137 48

(1) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

7ª Decade — Dal 1° al 10 Settembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTO medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1888	95.305 95	1.733 17	12.071 37	108.040 29	2.331 05	219.481 83	606 00	362 18
1887	67.861 30	1.162 24	9.326 68	102.488 01	1.914 40	182.752 63	606 00	301 57
Differenza nel 1888	+ 27.444 65	+ 570 93	+ 2.744 69	+ 5.552 28	+ 416 65	+ 36.729 20	»	+ 60 61
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE								
1888	719.612 75	14 065 72	107.888 08	682.739 56	11.144 79	1.535.450 90	606 00	2.533 75
1887	458.755 98	9.391 47	83.554 15	610.906 96	13.488 44	1.176.097 00	606 00	1.940 75
Differenza nel 1888	+ 260.856 77	+ 4.674 25	+ 24.533 93	+ 71.832 60	— 2.343 65	+ 359.353 90	»	+ 593 00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1888	4.621 70	43 55	357 60	1.195 66	39 92	6.258 43	64	97 79
1887	2.673 36	16 99	342 82	910 98	50 20	3.994 35	62	64 42
Differenza nel 1888	+ 1.948 34	+ 26 56	+ 14 78	+ 284 68	— 10 28	+ 2.264 08	+ 2	+ 33 37
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE.								
1888	31.090 50	376 00	2.420 46	7.270 25	208 64	41.365 85	64	646 34
1887	20.683 47	332 31	2.319 67	5.479 35	347 91	29.162 71	62	470 37
Differenza nel 1888	+ 10.407 03	+ 43 69	+ 100 79	+ 1.790 90	— 139 27	+ 12.203 14	+ 2	+ 175 97

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal 1° al 10 Settembre* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-S. Giorgio di Nogaro	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 45	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	6,285.25	19,561.85	2,289.90	8,155.90	1,719.40	4,083.10	3,312.10	6,478.85	9,148.75	3,741.25	2,606.60	7,466.95	5,867.95
Bagagli e Cani	77.60	376.35	79.90	157.80	16.00	73.25	15.45	31.55	57.15	49.10	187.50	235.65	111.65
Merci a G. V. ed Acceler.	525.40	5,697.75	106.00	442.35	161.85	685.00	62.90	137.10	187.70	63.60	»	163.50	267.60
Merci a P. V.	3,430.10	5,438.40	1,243.80	1.133.15	2,314.80	814.30	303.30	106.35	313.20	421.05	»	604.35	676.50
TOTALI	10,318.35	31,074.35	3,719.60	9,889.20	4,212.05	5,655.65	3,693.75	6,753.85	9,706.80	4,275.00	2,794.10	8,470 45	6,923.70

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze. Capitale L. 230 milioni interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la **Cedola di L. 7.50** maturante il **1° ottobre p. v.**, sarà pagata sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e di circolazione:

a **Firenze**	presso	la Cassa Centrale	in L. **6.30**
» **Ancona**	»	la Cassa dell'Esercizio	» **6.30**
» **Bologna**	»	id. id.	» **6.30**
» **Napoli**	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia	» **6.30**
» **Palermo**	»	i signori I. e V. Florio	» **6.30**
» **Livorno**	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia	» **6.30**
» **Genova**	»	la Cassa Generale	» **6.30**
» **Torino**	»	la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	» **6.30**
» **Roma**	»	id. id. id.	» **6.30**
» **Milano**	»	la Banca di Credito Italiano	» **6.30**
» **Venezia**	»	i signori Jacob Levi e figli	» **6.30**
» **Parigi**	»	la Società Generale di Credito Industr. e Comm.	Fr. **6.30**
	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	» **6.30**
	»	la Banca di Sconto di Parigi	» **6.30**
» **Ginevra**	»	i signori Bonna e Compagni	» **6.30**
» **Basilea**	»	i signori De Speyr e Comp.	» **6.30**
» **Bruxelles**	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	» **6.30**
» **Berlino**	»	il signor Meyer Cohn	» **6.30**
	»	la Banca Tedesca	» **6.30**
» **Francoforte s/m**	»	il signor B. H. Goldschmidt	» **6.30**
» **Amsterdam**	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fol. **2.96**
» **Londra**	»	i signori Baring Brothers e Comp.	in L. s. **0. 6 1/2**

Alla stessa data sarà pure eseguito il rimborso al loro valore nominale delle Obbligazioni sortite all'estrazione del **15 Maggio 1888**.

Firenze, 14 settembre 1888.

LA DIREZIONE GENERALE.

PIRELLI & C.

Stabilimento e sede Centrale, **MILANO** Via Ponte Seveso, N. 19.

Con Officina Succursale in SPEZIA
per la costruzione di Cordoni telegrafici sottomarini.

FILIALI: **TORINO**, *Via Roma, 4* — **ROMA**, *Via del Corso, 293* — **NAPOLI**, *Via Fontana Medina, 47*

Unico Stabilimento in Italia fondato nel 1872 per la lavorazione della Gomma elastica e della Guttaperca in tutte le loro applicazioni. Premiato in varie Esposizioni ed a quelle di Milano 1881 e Torino 1884 con **Tre Diplomi d'onore.**

Foglie di gomma elastica, placche, valvole, tubi, cinghie per la trasmissione di movimenti

FILO ELASTICO — FOGLIA SEGATA

Tessuti e vestiti impermeabili - Articoli di mercerie, igiene, chirurgia e da viaggio, Palloni da giuoco, ecc., Guttaperca in pani, in foglie, in corde ed in oggetti vari.

ARTICOLI MISTI DI GOMMA ED AMIANTO

CAVI ELETTRICI SOTTOMARINI

Cavi e fili isolati per telegrafi e telefoni, per impianti di luce elettrica e per qualunque applicazione dell'elettricità - Articoli di ebonite.

Concessionari esclusivi in Italia per la fabbricazione dei

CORDONI ELETTRICI BREVETTATI SISTEMA BERTHOUD, BOREL e C.

Fornitori della R. Marina, dei Telegrafi e Strade ferrate d'Italia e delle principali Imprese e Stabilimenti industriali.

ESPORTAZIONE.

SOCIETÀ ANONIMA METALLURGICA

TARDY E BENECH

SAVONA

Capitale Sociale Versato L. 7.000.000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali città d'Italia

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA, VIA NIZZA) — TORINO

AUG. COURTIAL

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

PONTI E TETTOIE IN FERRO

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMWIE

ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA

GRU FISSE E SCORREVOLI

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI, ECC.

TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO

ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO

Premiato all'Esposizione di Torino 1884.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Maro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . . *metri* 591

Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273

2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24

9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46

7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390

Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 108

Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108

56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 739

158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428

Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13

Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26

Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265

34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218

2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52

Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22

7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114

11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136

19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 185

2 Id. sui *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185

Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822

Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46

Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7

15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515

Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 21

Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501

Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22

7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54

5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95

25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517

18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437

8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111

45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021

Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239

Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97

Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83

81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361

12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno 255

4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35

13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413

Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28

21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 35

181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710

14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261

17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592

18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . . 182

5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57

129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi . 978

87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482

29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601

2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105

17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco 252

8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21

13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara . 313

2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti . 12

21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga 162

Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17

2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179

Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51

3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . . 1'

3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31

9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89

93 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757

2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31

Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151

18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46

5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28

19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226

5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23

4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82

Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32

4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93

39 id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321

14 id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83

11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88

Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434

Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano 219

Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111

20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184

Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia 12

2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106

2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43

Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408

2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463

2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35

2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12

Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165

7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72

23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86

3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180

17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58

2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14

Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21

2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12

Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9

Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370

2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118

Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17

2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12

15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833

5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298

2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26

Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36

4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210

14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313

Ponte ad Intra, provincia di Novara . . 84

3 ponti sul *Sabato* ecc, prov. di Avellino . 103

Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . . 53

Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —

Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19

Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21

Id sul *Testene*, in provincia » 44

Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17

Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24

Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20

2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78

2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71

Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27

Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8

3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . . 51

2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno . . 60

2 ponti sul *Cordevole* . . . —

10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916

12 ponti per la provincia di Messina . . 372

Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23

Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14

Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72

Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60

Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14

Id. sulla *Frana*, in provincia » 26

Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22

Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149

Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50

3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36

Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137

14 ponti sul *Savoca, Forza d' Agro, San Pietro, Fondachello* ecc, prov. di Messina 761

13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190

Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15

Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28

Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74

2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15

Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40

2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102

Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60

Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210

Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22

Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41

Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32

12 ponti per la provincia di Mantova . . 606

Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro 64,50

Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30

Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86

Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106

2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212

Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23

Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107

3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114

Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100

Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103

Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163

Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40

2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 343

Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25

Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16

Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 00

Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30

Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65

Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27

Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70

Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14

Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20

Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23

Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52

2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40

Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19

Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15

Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44

12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145

8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495

2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11

2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75

Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12

Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72

Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27

Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19

Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43

2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65

2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41

2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22

Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12

Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . . 32

5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, **impresa** Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Piedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa R... . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa ... 47
Id sul *Tevere*, impresa M... . 136
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Consigli . 14
Id. presso Terni, impresa Castorini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (compimento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 201
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul *Cegna* della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marcecca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l' Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*. impr. Cias Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 11031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 321
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 100
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 895
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 690
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. dei Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 51
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 381
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14637
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113156
Fondazioni con pali a vite tonnell. 121393

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Cast llammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate caduna pel dipart di Venezia — Id. 4 id per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Lauri, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1155 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1888 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastorini Dirett. gerente responsabile

ANNO XXI. Sabato, 29 Settembre 1888. NUM. 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIA PARMA-SPEZIA

Crediamo far cosa grata ai nostri lettori pubblicando le seguenti notizie cronistoriche di questa importantissima linea e sullo stato attuale della sua costruzione, di cui diamo pure recenti dettagli nell'articolo che fa seguito a questo.

TRONCHI NEI QUALI LA LINEA FU DIVISA. — La linea Parma-Spezia e diramazione per Sarzana, si divide in 15 tronchi come appresso:

1.	Parma-Fornovo	Km.	23,776
2.	Fornovo-Solignano	»	13,193
3.	Solignano-Ghiare	»	8,760
4.	Ghiare-Borgotaro	»	14,204
5.	Borgotaro-Guinadi	»	9,441
6.	Guinadi-Pontremoli	»	7,787
7.	Pontremoli-Filattiera	»	7,663
8.	Filattiera-Villafranca	»	4,824
9.	Villafranca-Grotto	»	4,640
10.	Grotto-Caprigliola	»	10,314
11.	Caprigliola-Ghiareto	»	3,782
12.	Ghiareto-Fornola	»	2,500
13.	Fornola-Casello 88 della linea Ligure .	»	790
14.	Casello 88-Spezia	»	7,680
15.	Diramazione per Sarzana	»	6.969
	Totale . . .	Km.	126,323

I tronchi 13 e 14 erano precedentemente compresi in un solo pel tratto Fornola-Spezia; ma questo fu poi diviso come è sopra indicato per separare i lavori indispensabili per allacciare la nuova ferrovia con quella in esercizio, dagli altri riguardanti semplicemente il raddoppio del binario sulla linea Ligure, la cui esecuzione può anche essere ritardata senza alcun inconveniente.

DIREZIONE DEI LAVORI. — Al 1° maggio 1886 la Direzione Tecnica amministrativa della ferrovia in parola fu affidata alla Società per le Strade ferrate del Mediterraneo, la quale assunse tale servizio a mente dell'articolo 81 del Capitolato d'esercizio della propria rete.

1° TRONCO: PARMA-FORNOVO. — Questo tronco trovasi aperto all'esercizio dal 2 luglio 1883, ed i relativi lavori, ripartiti in vari appalti, sono ora tutti liquidati e collaudati.

Sono soltanto pendenti poche pratiche concernenti le espropriazioni dei terreni, alle quali provvede direttamente l'Amministrazione governativa. Il costo totale del tronco, che era stato preventivato nei progetti d'appalto in L. 2,643,310 nette da ribasso, è stato finora liquidato in L. 3,014,367.

2° TRONCO: FORNOVO SOLIGNANO. — Le piene del torrente Taro, che già negli anni 1884 e 1885 avevano impedito il regolare sviluppo dei lavori, si ripeterono nell'autunno del 1887 e nella primavera del corrente anno; sicchè, per causa dei danni da queste arrecati ai lavori in corso ed a motivo delle maggiori opere di difesa che si resero necessarie, l'ultimazione dei lavori prestabilita pel gennaio 1887, ha dovuto essere protratta.

All'Impresa costruttrice venne affidata anche la fornitura in opera delle travate metalliche e la posa dell'armamento, non comprese nell'appalto primitivo.

3° TRONCO: SOLIGNANO-GHIARE. — Anche in questo tronco le piene del Taro impediscono uno sviluppo dei lavori adeguato alla loro importanza; tuttavia essi saranno quanto prima completamente ultimati, ma il tronco non potrà essere aperto che contemporaneamente a quello Fornovo-Solignano.

4° TRONCO: GHIARE-BORGOTARO. — Non appena fu risoluta la questione del tracciato della grande galleria del Borgallo per l'attraversata dell'Appennino, compresa nel tronco Borgotaro-Guinadi di cui appresso, la Direzione Tecnica governativa potè, verso il maggio 1886, rassegnare il progetto di appalto del tronco Ghiare-Borgotaro, modificato e completato a senso delle osservazioni fatte sul precedente progetto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ma la Direzione Tecnica della Società, allora subentrata a quella governativa, ritenne necessario di introdurre in quel progetto molte modificazioni; epperò lo presentò sul finire dell'anno 1887 accompagnato da un altro comprendente, rispetto a quello governativo, nuove ed importanti varianti di tracciato e di opere.

I due progetti suddetti furono allora comunicati per comparativo esame al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il quale, dopo sentito il parere di una Commissione composta di due Ispettori del Genio Civile e di uno del Corpo

delle Miniere all'uopo delegata dal R. Ispettorato Generale ad eseguire una ricognizione locale, pronunciavasi nel senso che debba essere modificato il progetto sociale, per avvicinare alcuni punti del tracciato all'andamento proposto dalla Direzione Tecnica Gevernativa, allo intento anche di ridurre la spesa.

5° TRONCO: BORGOTARO GUINADI. — In seguito alle ricognizioni locali che il Ministero dei Lavori Pubblici fece eseguire nell'anno 1885 da speciali Commissioni Tecniche, allo scopo di decidere se dovevasi mantenere definitivamente o modificare il tracciato precedentemente approvato in base al quale erano già in corso i lavori della grande galleria del Borgallo, nuove proposte di tracciati sorsero a ritardare la risoluzione dell'importante problema; il quale si venne inoltre complicando colle domande fatte dal Ministero della Guerra, perchè la grande galleria in discorso fosse costruita a doppio binario, onde aumentare la potenzialità della nuova ferrovia, di eccezionale importanza militare.

In tale stato di cose e poichè perdurava la sospensione dei lavori del tronco, il R. Ispettorato Generale ritenne necessario di provvedere alla sollecita risoluzione della questione; epperò, sentita anche la Società delle ferrovie del Mediterraneo, la quale dovrà esercitare la linea, sottopose all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici la proposta di ritornare al tracciato d'appalto leggermente modificato in planimetria ed altimetria, costruendo la galleria a doppio binario col sussidio di un pozzo intermedio e colla escavazione meccanica, dallo imbocco Spezia e possibilmente anche dall'attacco del pozzo verso Spezia.

Questa proposta, la quale teneva giusto conto degli interessi militari e risultava la migliore per ragioni di tempo, di spesa, di esecuzione dei lavori e di esercizio della linea, fu approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dapprima in massima con voti 19 aprile e 12 maggio 1886 e poscia definitivamente col voto 18 agosto stesso anno, col quale approvò pure la convenzione che in data 15 giugno 1886 fu conchiusa coll'Impresa costruttrice coll'intervento di un Ispettore del Genio Civile, per regolare le norme e le condizioni della prosecuzione dei lavori in base alle nuove modalità dell'opera.

Compiuti di poi gli atti di esame prescritti, la suddetta convenzione e il relativo progetto furono resi esecutori, sicchè i lavori del tronco della galleria del Borgallo furono ripresi nel luglio 1886. S'incontrarono però difficoltà di costruzione, che diedero origine a questioni coll'impresa, e perciò è presumibile che il tronco non potrà essere del tutto ultimato nel termine prestabilito.

6° TRONCO: GUINADI-PONTREMOLI. — Le divergenze sorte coll'Impresa costruttrice di questo tronco, le quali ritardarono il regolare sviluppo dei lavori nell'anno 1884 e nel 1° semestre del 1885, ebbero un compimento amichevole sulla base di una proposta di conciliazione proposta dall'Impresa medesima, e che il Governo ritenne di suo interesse lo accettare. Dopo di ciò gli importanti lavori del tronco in parola furono proseguiti con sufficiente alacrità e si ritiene che potranno essere ultimati pel luglio 1890, epoca prefissa dai nuovi accordi intervenuti coll'Impresa.

7° TRONCO: PONTREMOLI-FILOTTIERA. — All'atto dell'esecuzione dei lavori di questo tronco il progetto di appalto dovette subire delle modificazioni ed aggiunte alle opere dapprima progettate; principale fra le altre quella per la sostituzione di un viadotto di 42 arcate di 7 metri di luce ciascuna, a un corrispondente tratto d'argine.

Da ciò provenne un aumento nella spesa preventivata pei lavori e nacquero pure delle vertenze colla Impresa costruttrice, le quali furono però tutte amichevolmente appianate.

L'esecuzione dei lavori proseguì però sempre regolarmente, sicchè fu ultimata nel maggio p. p., giusta quanto fu pattuito coll'originario contratto di appalto.

8° TRONCO: FILOTTIERA-VILLAFRANCA. — L'attività colla quale furono condotti i lavori di questo tronco sino al 31 giugno 1885, non potè continuarsi negli anni successivi, per difficoltà incontrate nell'esecuzione di talune opere e per gli inconvenienti prodotti da forti piene sopravvenute nel torrente Magra.

Per queste circostanze l'Impresa costruttrice fece varie domande di compensi e soprapprezzi, delle quali alcune già furono definite amichevolmente ed altre sono in via di componimento; ma l'ultimazione dei lavori, prefissa pel giugno 1886, non potrà avvenire che sulla fine del corrente anno.

9° TRONCO: VILLAFRANCA-GROTTO. — Secondo i patti del contratto di appalto, questo tronco doveva essere ultimato come il precedente entro il giugno 1886, ma delle difficoltà presentatesi all'atto dell'esecuzione dei lavori insieme all'aggiunta di opere addizionali, ritardarono l'ultimazione che avverrà nel dicembre prossimo venturo e diede campo all'Impresa a sollevare delle pretese e delle controversie, in parte già composte, in parte ancora in esame.

10° TRONCO: GROTTO-CAPRIGLIOLA. — Anche qui il regolare sviluppo dei lavori incontrò ostacoli di difficoltà impreviste di costruzione, dalle piene dei torrenti e dalle difficoltà di procurarsi il materiale adatto pei 40,000 metri cubi di scogliera, da eseguirsi a difesa della ferrovia contro le acque del torrente Magra.

L'Impresa costruttrice riferendosi alle predette circostanze ed alle opere addizionali occorse, presentò diverse domande di compensi e di nuovi prezzi le quali furono definite in apposita convenzione; l'ultimazione dei lavori è prevista per la fine dell'anno corrente.

11° TRONCO: CAPRIGLIOLA-GHIARETO. — La Galleria di Santo Stefano e quella di Caprigliola, quantunque relativamente poco importanti, presentarono difficoltà di escavazione; altrettanto avvenne nelle relative trincee d'approccio attesa la natura acquitrinosa del terreno attraversato.

Queste circostanze ed altresì la costruzione di una tomba a sifone per il Canale Lunese non prevista in progetto e le questioni insorte col concessionario di detto Canale, impedirono all'Impresa costruttrice di mantenere i propri impegni circa l'ultimazione dei lavori, e le offrirono campo a chiedere compensi extracontrattuali. Ogni vertenza a questo riguardo fu per altro definita in via amichevole, il tronco trovasi ultimato dal luglio 1886 (eccetto l'armamento che fu appaltato a parte) e sono in corso di esame gli atti del relativo collaudo.

12° TRONCO: GHIARETO-FORNOLA. — L'ultimazione dei lavori di questo tronco (esclusi i fabbricati e l'armamento di cui si dirà poi), si effettuò nel dicembre 1886, giusta la proroga che si accordò all'Impresa nella occasione che si dovettero pattuire colla medesima le condizioni per la costruzione del gran ponte sul Magra a travate metalliche e con fondazioni pneumatiche, anzichè ad archi in muratura e colle fondazioni a sistema ordinario come era stato previsto nel progetto di appalto.

Le difficoltà di esecuzione incontrate, specie nei lavori del suddetto punte e della galleria di Fornola, e la costruzione di alcune opere provvisorie nell'alveo del fiume Magra non contemplate dapprima, provocarono replicate domande dell'Impresa per maggiori compensi. Queste furono per altro espletate con trattative amichevoli durante il periodo dei lavori, ed il collaudo regolarmente effettuato nel marzo p. p. trovasi ora in corso di esame.

13° TRONCO: FORNOLA-CASELLO 88 DELLA LINEA LIGURE. — Come si è già più sopra accennato, i lavori di questo tronco comprendono soltanto le opere necessarie per l'allacciamento del binario della nuova linea con quello della ligure in esercizio; essi furono affidati all'Impresa che costruì il tronco precedente, e furono ultimati regolarmente senza dar luogo a questioni di qualche rilievo.

Il relativo collaudo trovasi in corso di esame.

14° TRONCO: FORNOLA-SPEZIA. — Il progetto esecutiva di questo tronco predisposto dalla Direzione Tecnica sociale, prevede l'impianto di un binario indipendente per la nuova linea dal casello n. 88 suddetto sino a Spezia, e trovasi

in esame presso l'Amministrazione Centrale del R. Ispettorato.

15° Diramazione per Sarzana. — Il progetto della diramazione per Sarzana fu presentato con la data 29 agosto 1885 dalla Direzione Tecnica Governativa, esso fu esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che lo rimandò per lo studio di alcune varianti.

Di questo studio si occupò la Direzione Tecnica sociale, ed il nuovo progetto da essa presentato trovasi in corso di esame.

Appalti speciali ed espropriazioni. — Gli appalti ai quali si è precedentemente accennato, riguardano i lavori generali di costruzione dei vari tronchi della linea; ma per gli altri lavori e provviste furono eseguiti speciali appalti o vi provvide direttamente l'Amministrazione.

Così:

le espropriazioni vennero eseguite in economia nei tronchi 1°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°; ed in economia si dovettero pure eseguire delle urgentissime opere di difesa (scogliere) sul tronco 2°;

la costruzione dei fabbricati fu oggetto di speciali appalti, ma affidati alle Imprese che avevano già assunto i lavori generali nei tronchi 8°, 9°, 10°, 11°; ed invece furono affidati ad Imprese diverse quelli dei tronchi 1° e 12°;

la fornitura in opera delle travate metalliche, non compresa nell'appalto principale dei tronchi 2° e 3°, fu posteriormente affidata alle stesse Imprese assuntrici dei lavori generali;

la fornitura delle rotaie fu affidata alla Acciaieria Nazionale di Terni per quelle occorrenti nei tronchi 2°, 3° e dal 5° al 12° inclusivo; quella del tronco 1° fu affidata ad altra Impresa;

pel materiale minuto d'armamento, *per gli scambi e pei meccanismi fissi delle stazioni*, furono pure eseguiti speciali appalti per le singole partite.

Conclusione. — Della linea Parma-Spezia e diramazione per Sarzana, della lunghezza rettificata secondo gli ultimi studi in metri 126,323, si hanno al 1° luglio 1888:

Km. 23.776 in esercizio;
» 73.694 in costruzione;
» 28.753 i di cui progetti definitivi furono già presentati e trovansi in corso di esame;

Km. 126.323 Totale.

Dei sovra indicati Km. 73.694 in corso di costruzione, potranno essere aperti all'esercizio entro il corrente anno Km. 34.213 da Pontremoli alla linea ligure, e sul principio dell'anno p. v. si presume che potrà essere attivato l'esercizio anche sulla tratta Fornovo-Ghiare, lunga Km. 21.953.

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei Lavori e degli Studi

Sull'avanzamento dei lavori e degli studi per le nuove costruzioni affidate alla Società delle S. F. del Mediterraneo durante lo scorso mese di agosto, riceviamo le seguenti informazioni:

Stazione di Trastevere e linee d'allacciamento di Roma. — Vennero ultimati il rilevato del piazzale, le fondazioni dei fabbricati e la parte superiore del rifornitore. Sono pure quasi ultimati i magazzini merci grande e piccola velocità e relativi piani caricatori. Nel mese vennero montate le vasche del rifornitore e messe in opera 7 piattaforme da m. 4,50; vennero pure posati i binarî dei magazzini in partenza e parte di quelli in arrivo. Procedono alacremente i lavori del fabbricato viaggiatori e furono messe in opera 35 mezze colonne alla tettoia metallica. Vennero aggiudicati all'Impresa Ceribelli i lavori delle rampe di accesso ai magazzini e presto si procederà alla relativa consegna.

Delle linee d'allacciamento sono in lavoro i progetti della Roma-Pisa colla Roma-Firenze al Portonaccio, della Roma-Sulmona colla linea di Portonaccio, e della Roma-Napoli colla stazione di smistamento.

Riguardo poi alle linee di cintura attorno Roma trovansi abbastanza avanzati i progetti dei tronchi Trastevere-Prati di Castello e Prati di Castello-Serpentara.

Linea Eboli-Reggio litoranea. — Sono pressochè ultimati i lavori nella tratta Vallo-Ascea del tronco Vallo-Pisciotta. Nella tratta Ascea-Pisciotta ritiensi che in settembre saranno ultimati tutti i manufatti, i fabbricati ed i movimenti di terra ad eccezione delle opere della trincea di Pinto, delle travate metalliche e dell'armamento. — Delle gallerie sono ultimate quelle di Velia, Fiumicello e Vallescura 2ª. Per la fine d'ottobre saranno terminate anche quelle del Telegrafo, S. Maccario e Vallescura 1ª.

Linea Eboli-Reggio interna. — Possono dirsi ultimati i lavori del tronco in costruzione Teggiano-Casalbuono, salvo poche opere di finimento nei fabbricati e nelle opere di consolidamento. La posa dell'armamento trovasi eseguita per tutto il tronco ad eccezione della stazione di Casalbuono. Manca però il 1° strato di massicciata per circa 2500 metri e tutto il 2° strato.

Linea Salerno-Sanseverino. — Procedono regolarmente i lavori in corso. — Lo stato d'avanzamento della galleria elicoidale è il seguente:

Escavo.

Piccola sezione	Ml. 323
Calotta	» 257
Strozzo	» 183
Grande sezione	» 138

Murature.

Calotta	Ml. 241
Piedritti	» 140
Arco rovescio	» 60

Linea Catanzaro-Stretto Veraldi. — L'avanzamento totale della galleria di Marcellinara è il seguente:

Escavo.

Piccola sezione	Ml. 223
Calotta	» 204
Strozzo	» 139

Murature.

Calotta	Ml. 186
Piedritti	» 113
Arco rovescio	» 24

In questo mese vennero fondate le spalle destre dei ponti sul Fallaco 1° e Fallaco 2°.

Linea Parma-Spezia. — Sono quasi ultimati i lavori nei tronchi Fornovo-Solignano e Solignano-Ghiare. Venne incominciato il trasporto delle rotaie per la posa del binario.

Nella galleria del Borgallo, lunga m. 7709,45, l'avanzamento complessivo è il seguente:

	Scavo			Murature		
	Piccola sezione	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Imbocco Parma	416	349	238	276	207	110
Pozzo Riofreddo – Parma . .	24	16	—	10	—	—
Pozzo Riofreddo – Spezia . .	40	29	—	14	—	—
Imbocco Spezia	2658	2536	2515	2532	2496	501
Totali . . .	3138	2930	2753	2832	2703	611

Lo stato delle altre gallerie è il seguente:

GALLERIE	Scavo			Murature		
	Piccola sezione	Grande sezione	Strozzo	Rivestim. calotta	Piedritti	Arco rovescio
Del Castello (m. 319) . . .	319	319	280	319	167	15
Di Grondola (m. 100) . . .	96	66	—	57	—	—
Della Casella (m. 755) . . .	379	352	261	300	196	—
Della Lanza (m. 349) . . .	180	168	139	150	136	—
Del Balzo (m. 93)	Non ancora incominciata					

Nei tronchi da Pontremoli a Fornola, salvo poche opere di finimento, i lavori fino alla piattaforma stradale possono dirsi terminati. Sono incominciati i lavori di soprafondazione dei fabbricati.

Dei tronchi in progetto sono in corso di studio le modificazioni da introdursi nel progetto della Società al tronco Ghiare-Borgotaro.

Linea Cuneo-Ventimiglia. — Sono ultimate le gallerie di Corte Soprana, S. Giovanni, Costa S. Giovanni e Tetti Chiese nel tronco da Robilante alla galleria elicoidale. Lo stato d'avanzamento delle altre gallerie è il seguente:

GALLERIE	Scavo				Rivestimenti	
	Avanzamento	Strozzetto	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti
Ponte nuovo (m. 406) . . .	Ultimato				369	394
Brunet (m. 114).	114	113	113	110	—	—
Elicoidale (m. 1494) . . .	1055	1034	1029	899	1000	884

Nel tronco dallo sbocco della galleria elicoidale a Limone sono pure ultimate le gallerie di Rivoira e di Morino, e le altre trovansi al seguente stato:

GALLERIE	Scavo				Rivestimenti	
	Avanzamento	Allargam. in calotta	Strozzo	Grande sezione	Calotta	Piedritti
S. Lucia (m. 195)	Ultimato				195	171
Noceto (m. 91)	91	49	49	49	—	9
Mezzavia (m. 435)	435	435	351	296	373	272
Boglia (m. 1077)	508	375	243	168	369	166
Cresta Morino (m. 329) . .	94	54	47	47	—	—
Rocciaia (m. 105)	103	—	—	—	—	—

Infine, per quanto riguarda le *nuove linee affidate alla Società in forza della convenzione 20 giugno 1888*, si è disposto perchè col 1° agosto si mettessero in campagna le squadre degli Ingegneri incaricati dei rilievi necessari alla compilazione dei progetti esecutivi, i quali dovranno presentarsi poi al Governo per l'approvazione.

Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza

Il 22 corr. in Torino ha avuto luogo l'Assemblea generale degli azionisti della Società concessionaria delle strade ferrate di Alessandria e Novi a Piacenza.

Presiedeva l'Adunanza il comm. avv. Luigi Mongini, Presidente del Consiglio d'Amministrazione. Il Governo, possessore di 33,806 azioni, era rappresentato dal comm. Attilio Vivaldi, Regio Ispettore superiore delle strade ferrate.

Intervennero all'Assemblea venti azionisti, possessori di 1260 azioni, i quali, per altro, non ne rappresentavano che 198, non avendo fatto deposito delle altre azioni.

L'Assemblea ha assunto a segretario l'avv. Giuseppe Masi, il quale ha dato lettura della relazione del Consiglio sull'esercizio del 1887 e del relativo bilancio, che si chiude colla cifra di lire 24,386,241.39 e presenta un attivo di L. 2,033,332.74.

Il Consiglio ha proposto di distribuire agli azionisti il 10 per 0|0 a titolo di dividendo e di interessi, e così in totale lire 1,752,500.

Delle rimanenti lire 280,832.74, il Consiglio ha proposto di mandare lire 113,674.69 a completare il fondo di riserva, il quale così ascenderà a lire 900,000, come è voluto dall'articolo 48 dello Statuto sociale, e le residue lire 167,158.05 a costituire uno speciale fondo per far fronte ad eventuali spese di primo impianto e pel secondo binario.

La relazione avverte che il Consiglio non ha potuto prima d'ora convocare gli azionisti in Assemblea generale, perchè soltanto sul finire di agosto scorso i conti del 1887 sono divenuti definitivi.

Il sindaco, cav. Giovanni Ernesto Fasola, lesse la relazione dei sindaci, dalla quale appare che il bilancio è esatto e perfettamente conforme alle risultanze dei libri sociali, che i sindaci dichiarano tenuti colla massima regolarità.

Aperta la discussione sul bilancio e sulla relazione del Consiglio, il conte Cesare Luda, azionista, ringraziò il Consiglio per l'impegno con cui cura gli interessi della Società. Domandò se non sarà possibile negli anni avvenire di radunare prima l'Assemblea.

Il Presidente rispose che il ritardo a chiudere i conti derivò da che essi debbono essere fatti d'accordo colla Ragioneria Centrale delle Strade Ferrate del Mediterraneo e sottoposti quindi all'esame ed all'approvazione del R. Ispettorato Generale sulle Strade Ferrate, il quale ha da esaminare anche tutte le contabilità delle altre ferrovie. Aggiunse che tra queste Società ed il Governo esistono divergenze circa alcune spese che volevansi pure a carico della Società; che tali divergenze furono risolte in via amichevole nel senso che questa Società assumesse 3|5 delle dette spese, restando gli altri 2|5 a carico del Governo, come appare dalla relazione; che le trattative per definire le divergenze stesse hanno contribuito a procurare il ritardo, di cui è caso.

Il signor conte Luda si dichiarò soddisfatto delle avute spiegazioni.

Il Presidente pose ai voti il bilancio e la proposta del dividendo, avvertendo che il Consiglio si astiene dal votare. L'Assemblea ad unanimità approvò il bilancio ed il proposto dividendo.

Dopo la nomina di un Amministratore e dei sindaci, gli azionisti furono quindi chiamati a deliberare se fosse giunto il termine, trascorso il quale il Governo ha diritto di addivenire al riscatto.

Il Consiglio d'Amministrazione aveva esternato il dubbio che il termine del riscatto non fosse ancora giunto.

Portato il quesito all'Assemblea, la domanda di riscatto è stata combattuta dagli azionisti, avv. Luigi Araldi, avvocato cav. Modesto Marchetti di Mondiglio e Cons. Vincenzo Agnesi, i quali hanno sostenuto che il trentennio, spirato il quale il Governo avrà facoltà di domandare il riscatto, scadrà in luglio del 1891.

Posta ai voti la questione, rispose affermativamente sol-

soltanto il rappresentante del Governo. Gli altri azionisti, tutti ad unanimità, risposero negativamente.

Rappresentando il Governo 33,806 azioni, la proposta di riscatto deve intendersi approvata, salve, ben inteso, le ragioni degli azionisti contro la deliberazione di cui è caso.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Ieri (28) si riunirono nelle ore antimeridiane il Comitato, e nelle pomeridiane il Consiglio d'Amministrazione della Società per le Strade ferrate del Mediterraneo.

Presiedeva il conte Belinzaghi, ed in luogo del Direttore generale, assente, intervenne il Vice-Direttore generale comm. Ratti.

Il Consiglio approvò l'acquisto di un fabbricato in Roma per allogarvi diversi uffici sociali, ora dispersi, autorizzando la Direzione a stipulare il relativo contratto.

Il comm. Ratti riferì poi circa l'istituzione dei nuovi treni celeri diurni da Torino e Milano per Roma e viceversa, sul quale oggetto i nostri lettori hanno già avuto ampie informazioni nel n. 37 del 15 corrente. Tali treni partiranno alle 8.30 ant. per giungere alle 10.50 pom.: orario quasi identico avranno quelli della Rete Adriatica. Così gli uni come gli altri, poi verranno attivati solo il 1° dicembre p. v., essendosi le due Società accordate sull'opportunità di lasciar passare il periodo dei più forti trasporti.

Il Consiglio incaricò la Direzione di studiare se sia possibile e conveniente l'introduzione di vagoni-*restaurants* nei nuovi treni celeri, allo scopo di accelerarne anche di più la marcia, togliendo le fermate per le refezioni.

Il Consiglio si occupò infine degli affari correnti.

Esso verrà riconvocato verso la metà del prossimo ottobre per esaminare ed approvare il bilancio dell'esercizio 1887-88.

><

Il comm. Massa si è recato a Roma per conferire coll'on. Ministro dei lavori pubblici su diverse importanti questioni e concludere definitivamente la convenzione che affida alla Mediterranea la costruzione della linea diretta da Roma a Segni.

><

Orarî invernali.

Il giorno 17 corrente si riunirono in Milano, nell'ufficio del R. Ispettore di Circolo, i delegati delle varie Amministrazioni per concretare gli orarî da attivarsi nella prossima stagione invernale sui laghi lombardi, sulle linee ferroviarie e sulle strade postali svizzere che vi affluiscono.

Erano presenti i signori cav. ing. De Casa pel R. Ispettorato, Monti per le R. Poste, comm. Confalonieri e cav. Mayr per le S. F. del Mediterraneo, comm. ing. Fabani e ing. Oggero per l'Adriatica, Stäger per le Poste Svizzere, Dietler e Siegfried per la Ferrovia del Gottardo, cav. Mangili per la navigazione del Lago Maggiore, cav. Querini per la Lariana, Veladini per la navigazione e ferrovie di Lugano.

Gli orarî accettati sono in generale uguali a quelli in vigore nello scorso inverno. Vanno però notate le seguenti modificazioni. Sulla linea Milano-Laveno-Luvino sono prolungati i treni 578 e 579 sino a Luvino, secondo l'orario estivo, mentre lo scorso inverno erano limitati a Laveno. Sulla Varese-Gallarate si conserva anche per la stagione invernale il treno merci con viaggiatori 1631. La corsa del battello ora in arrivo a Como alle 7 pom. fu anticipata di 10 minuti per evitare ritardi al treno coincidente. Venne anticipata di 10 minuti la partenza del treno 111 da Lecco. Sul Lago Maggiore furono prolungate fino a Locarno, in coincidenza coi treni del Gottardo, due corse prima limitate a Cannobio, e introdotte tre nuove corse fra Stresa e Laveno, fra Arona e Stresa, fra Laveno ed Arona.

L'orario invernale per le linee Milano-Lecco, Bergamo-Lecco, Usmate-Seregno, Como-Chiasso e pel Lago di Como andrà in vigore col 1° novembre, per le altre ferrovie e pel Lago Maggiore il 15 ottobre, per le diligenze Svizzere di Samaden e Coira il 1° ottobre e pel Sempione il 15 ottobre. Detto orario sarà mantenuto fino al 31 maggio 1889.

><

Noleggio di vetture e carri.

Oltre le cento vetture delle Ferrovie Austriache dello Stato, del cui noleggio abbiamo dato notizia nel numero precedente, la Società Mediterranea è stata dal Governo autorizzata a prendere a nolo altre 40 carrozze, di 60 posti ciascuna, dalla Südbahn, e 500 carri dalla P. L. M.

><

Congresso ferroviario internazionale.

Sappiamo che il Comitato dirigente del Congresso ferroviario internazionale tiene oggi (29) una seduta preparatoria a Parigi, per mettersi d'accordo sulle proposte che verranno sottoposte alla Commissione internazionale, la quale, come già abbiamo annunciato, sarà convocata a Bruxelles nel prossimo ottobre.

><

Funicolare d'Orvieto.

È imminente l'apertura all'esercizio della ferrovia funicolare destinata a congiungere la città di Orvieto con la stazione omonima. La funicolare medesima ha la lunghezza di m. 575; è in pendenza del 27 per mille, ed è formata in un solo rettifilo.

I due binarî, aventi lo scartamento di m. 1.10, hanno comune una rotaia fino al raddoppio del binario nella parte centrale del piano inclinato, che permette l'incrocio dei veicoli. Il movimento dei veicoli si ottiene col carico d'acqua da aggiungere al veicolo discendente, ed a ciò serve una vasca della capacità di mc. 2.500 che verrà alimentata dalla stessa condottura della città.

La puleggia fissa orizzontale, sulla quale si accavalca la fune è munita di 2 freni a mano indipendenti; ogni veicolo è munito del freno automatico Ferretti e di un altro a mano che serve a regolare la corsa.

Il costo totale dell'opera è all'incirca valutato di L. 200,000.00.

><

Gli zolfi della Romagna.

Sappiamo che gli studi fatti dalla Società delle Strade ferrate Meridionali, con tutta la possibile diligenza, e le informazioni da Essa assunte per ricercare le cause delle tristi condizioni in cui versa attualmente la industria zolfifera in Romagna, hanno

portato al risultato che le condizioni medesime devono unicamente ricercarsi nella concorrenza che a quei zolfi fanno le ricchissime miniere della Sicilia, e non già nei prezzi di trasporto troppo elevati sulle ferrovie.

È da considerare che le miniere della Romagna sono in parte esaurite, ed in parte danno un prodotto ben piccolo. Esse sono oramai esercitate a profondità rilevanti, sicchè richiedono rilevanti spese di esercizio. In conseguenza il produttore non può che offrire prezzi tali da rendere impossibile ogni concorrenza con gli zolfi di Sicilia, i quali vengono offerti negli scali marittimi a prezzi molto più convenienti.

Dapprima gli zolfi romagnoli avevano dalla loro il vantaggio della qualità; ora però le raffinerie, anche in Sicilia danno prodotti tali che non temono alcuna concorrenza colla produzione della Romagna.

La predetta Società ferroviaria conclude pertanto coll'affermare che il voler accogliere le domande di ulteriore ribasso nei prezzi di trasporto in ferrovia dello zolfo romagnolo, porterebbe ad un sicuro danno dell'azienda delle strade ferrate, senza che ne derivi alcun beneficio all'industria che si vorrebbe favorire.

><

Galleria Peloritana.

Ci scrivono da Messina che al primo del mese corrente, nella grande galleria Peloritana, in costruzione lungo il tronco da Messina a Saponara, nella ferrovia Messina-Patti-Cerda, restavano ancora da rivestire m. 138 di calotta. Al 15 dello stesso mese tale lunghezza di rivestimento da eseguire era ridotta a m. 102; però la forte affluenza d'acqua è causa di ritardo nel compimento dei lavori.

I lavori esterni alla galleria sono pressochè ultimati, ed anche l'armamento ora è spinto con discreta attività.

><

Ferrovia Aulla-Lucca. 5° Tronco.

Il Servizio delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato Generale il progetto esecutivo del 5° tronco della ferrovia Aulla Lucca, compreso fra Castelnuovo e Ponte di Sala. Colla produzione di questo progetto resta completata la presentazione dei progetti dei diversi tronchi della linea.

Come quelli degli altri tronchi, anche il progetto di questo è studiato e compilato in guisa che possa servire di base ad un appalto sia a rimborso di spesa, sia a prezzo fatto.

La lunghezza del tronco è di m. 11,355.10 ed è ripartita, in planimetria, come segue: rettilinei m. 5342.32, curve con raggio di m. 300 m. 3533.60, curve con raggio di m. 350 m. 413.30, curve con raggio da m. 400 a m. 1000, m. 2065.88. Nell'andamento altimetrico, la pendenza massima raggiunge il limite del 25 per mille.

Le opere d'arte progettate lungo il tronco sono le seguenti:

a) Manufatti normali N. 7.

b) Opere speciali N. 7, cioè:

1. Ponte in ferro a due luci di m. 25.90 cadauna sul torrente Pontardetto;

2. Ponte a travata metallica, in una campata di 20 m. sul torrente Corfino;

3. Ponte in ferro a due luci di m. 40.00 cadauna sul fiume Serchio;

4. Ponte metallico in una sola luce di m. 30 sul torrente Edron;

5. Ponte viadotto in quattro archi da m. 8.00 con travata dell'ampiezza di m. 40.00 sul fiume Serchio;

6. Ponte in ferro ad una luce di m. 32.00 sul torrente Covezza;

7. Ponte-viadotto a tre travate metalliche della luce complessiva di m. 96.00 con quattro archi laterali di m. 7.00 di corda ciascuno.

c) N. 7 gallerie della totale lunghezza di metri 2926.13, e rispettivamente di: m. 284,80 la 1ª; m. 548.00 la 2ª; m. 202.53 la 3ª; m. 1264.50 la 4ª; m. 211.00 la 5ª; m. 180.30 la 6ª e m. 235.00 la 7ª.

In questo tronco riescono di molta importanza le opere di difesa, di sostegno e di consolidamento, in quanto che una buona parte di esso è sostenuta verso valle da muri che sono fondati nel letto del Serchio.

Lungo il tronco stesso dovranno impiantarsi una fermata per Ponticasi ed una stazione per Camporgiano; nonchè N. 4 case cantoniere doppie, N. 5 case cantoniere semplici e N. 2 garette allo scopo di dare alloggio al personale di sorveglianza della strada. La continuità delle ordinarie da attraversare colla ferrovia, sarà mantenuta mercè N. 6 passi a livello.

Come nei progetti degli altri tronchi, anche in questo che esaminiamo, l'armamento è proposto con rotaie del tipo Vignole in acciaio, del peso di kg. 36 per metro lineare, lunghe m. 9.00, poggianti su 11 traversi e collegate fra loro a giunto sospeso.

La spesa complessivamente preventivata per l'esecuzione dei lavori, comprese le spese generali, ascende a L. 9,842,400.00 ciò che corrisponde ad un costo medio chilometrico di L. 866,782.00.

Col progetto di massima fatto studiare dalle Provincie di Massa e di Lucca, la lunghezza del tronco risultava di m. 14,264.28; il suo costo totale di lire 10,200,000.00 ed il costo medio chilometrico di lire 715,073.

><

Nuovo servizio viaggiatori a Napoli.

Il R. Ispettorato Generale ha richiamato l'attenzione della Società Mediterranea sull'opportunità di studiare se convenga impiantare il servizio viaggiatori nella Stazione di Porta di Massa lungo il binario al porto di Napoli, invitandola ad occuparsene nelle conferenze che si tengono, in concorso colle autorità locali, per la sistemazione del servizio in quella città.

><

Approvazioni di spese.

Con Decreto Ministeriale del 23 corrente fu autorizzata la spesa di L. 23,000 per restauri al padiglione di prospetto (lato arrivi) del fabbricaio viaggiatori in Stazione di Roma-Termini.

><

Altre approvazioni pervenute dal R. Ispettorato alla Direzione Generale della Rete Mediterranea:

L. 8800 per costruzione di una scogliera a difesa dell'argine ferroviario dalle corrosioni del fiume Sele sulla linea Napoli-Metaponto;

L. 760 per adattamento di un piccolo locale ad uso ufficio dell'impresa bagagli a Roma;

L. 2460 per sostituzione di una bilancia a ponte da 20 tonn. in Stazione di Rivarolo (linea Alessandria Genova);

L. 1760 per costruzione di un binario tronco nel piazzale di deposito macchine a Roma-Termini;

L. 700 per costruzione di due latrine in Stazione di Monteamiata;

L. 13,330 per l'applicazione di armature di rinforzo nella galleria di Tercy (linea Ivrea-Aosta);

L. 55,000 per completare il rinnovamento della copertura della grande tettoia interna in stazione di Roma-Termini;

L. 1182 per completare l'arredamento di prima dotazione del tronco Cuneo Robilante.

><

Approvazione contratti della Mediterranea.

Nelle sedute tenutesi dal Consiglio d'Amministrazione e dal Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo il giorno 28 corrente, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Zuretti Carlo di Bra, per esecuzione opere di difesa della sponda destra del ponte sul torrente Pesio;
2. Colla Ditta Giorgio Niccolini e C. di Firenze per fornitura di 200 copertoni per carri da merce;
3. Colla Ditta A. Raggio e Ratto di Genova, per fornitura di Cg. 250,000 di lamiere di ferro di diverso spessore;
4. Colla Ditta Trombotto Carlo di Torino, per fornitura di n. 47,000 viti mordenti;
5. Colla Ditta Pellegrino Domenico di Roma, per carico, scarico e accatastamento combustibile nel deposito di Roma;
6. Colla Ditta Polidori Elpidio e Sempribene Achille di Roma, per completamento della rinnovazione della grande tettoia interna con lamiere in ferro in Stazione di Roma-Termini;
7. Colla Ditta Nicaise e Deleuve di La Louvière, per fornitura di 250 carri scoperti a due assi, senza freno;
8. Colla Società Anonima di costruzioni, *La Métallurgique*, di Bruxelles, per fornitura di 100 carri scoperti a due assi, con freno e loggetta;
9. Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di 100 carri scoperti a due assi, con freno e loggetta;
10. Colla Società Anonima Italiana Ausiliare di Strade ferrate, ecc., di Torino, per fornitura di 44 carri scoperti a due assi, a sponde basse con pareti di testa ribaltantesi, con bilico, senza freno;
11. Colla Società stessa, per fornitura di 272 assi montati per carri (classe 28).
12. Colla Ditta Van des Zypen, Frères, di Deutz, per fornitura di 300 assi montati per carri (classe 28).
13. Colla ditta Leopoldo Lepori di Collesalvetti i lavori per l'ampliamento del piazzale della stazione di Pisa P. N. e fornitura di ghiaia, col ribasso del 12.50 0|0 sui prezzi di tariffa.
14. Colla ditta Luigi Bruno di Cotrone per l'impianto di una nuova fermata fra le stazioni di Cropani e Simmeri della linea Taranto-Reggio.

><

Tariffe.

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, industria e commercio ha interessato quello dei Lavori pubblici ad insistere presso le Amministrazioni ferroviarie affinchè, invece di abrogare la vigente tariffa N. 228, sulle reti Adriatica e Mediterranea, relativa ai trasporti in ferrovia del mobilio nuovo, perchè nella sua applicazione ha dato risultati negativi (dovuti evidentemente alla esiguità dei ribassi colla medesima concessi), riprendano in esame un tale importante argomento nello intento di ottenere disposizioni che rechino un reale vantaggio ad una simile industria, quali sarebbero ad esempio quelle:

1° di ammettere alla sua applicazione anche le percorrenze di 500 chilometri, e possibilmente anche quelle minori;

2° di modificare i prezzi delle percorrenze superiori ad 800 chilometri, in modo di accordare alle medesime un ribasso percentuale eguale a quello delle zone precedenti;

3° di studiare una maggior riduzione in tutti i prezzi della tariffa medesima, non essendo certamente coi tenui ribassi del 3, o del 6 per cento, che si potrà raggiungere lo scopo di incoraggiare e promuovere la industria dei mobili, il cui prezzo è quello della merce costosa.

><

I ministri di Agricoltura, industria e commercio e dei Lavori pubblici hanno firmato i seguenti decreti relativi al servizio delle tariffe ferroviarie:

1° Decreto col quale è approvata la proposta di aggiungere alla nomenclatura della tariffa italiana le voci:

vasellina pura — assegnando alla medesima la classe 1ª;

vasellina impura — assimilandola ai grassi minerali per macchine ed assegnando alla medesima per la tariffa generale e per quella speciale N. 75 la classe 4ª, e per le grosse partite la speciale 104 serie C.

Il decreto medesimo approva analoga aggiunta nelle tariffe internazionali, assegnando a ciascun prodotto la classificazione corrispondente a quella della tariffa italiana, cioè:

alla *vasellina pura* la classe 1ª della tariffa generale, e la tariffa speciale 1 per spedizioni senza condizione di peso;

alla *vasellina impura* la classe 4ª della tariffa generale e le tariffe speciali 6 e 31, rispettivamente per le spedizioni senza condizione di peso, o per quelle a carico completo di almeno 6000 chilogrammi.

2° Decreto col quale è approvata la nuova tariffa locale interna N. 205 P. V. per la rete Sicula, concernente i trasporti di zolfo in pani od in pezzi, compresi quelli di calcherone, e lo zolfo macinato, in partenza od in transito da Bicocca verso Noto e da Catania verso Messina, compresi i tronchi di congiunzione dalle stazioni di Catania e di Messina ai rispettivi porti.

3° Decreto che approva la proposta di modificazione alla nomenclatura ed all'allegato 9 delle tariffe per le tre principali reti ferroviarie, concernenti i trasporti delle merci infiammabili ed esplodenti. In base alla proposta, della quale trattasi, alla attuale voce: *miccie da mina* viene sostituita quella di: *miccie da mina e di sicurezza.*

4° Decreto col quale sono approvate le modificazioni proposte dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo di accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, nella nomenclatura delle vigenti tariffe concernenti i trasporti delle canne, dei giunchi e dei bastoni.

5° Decreto col quale è approvata, in via di esperimento fino a tutto il 1889, la modificazione introdotta nella tariffa locale n. 229, per le reti Mediterranea ed Adriatica, concernenti i trasporti di pietre còti ordinarie ed altre pietre molari da arrotare in partenza dalla stazione di Belluno e dirette a qualsiasi stazione delle reti preaccennate, giusta la proposta all'uopo fatta di comune accordo dalle rispettive Amministrazioni.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni relative ad affari concernenti le Strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato il progetto di appalto relativo alla fornitura di materiali destinati alla costruzione della Ferrovia da Lecco a Como, ammettendo che se ne possa affidare la esecuzione a rimborso di spesa alla Società delle Strade ferrate Meridionali.

2. Che possa essere approvato il progetto dei lavori di consolidamento e completamento dell'argine stradale lungo il tronco Lavezzola-Conselice della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, presentato dalla Direzione tecnica governativa di Ravenna, con preventivo di spesa di L. 39,097.87. Il Consiglio ha anche ammesso che sia meritevole di approvazione l'atto di sottomissione dell'Impresa Luigi Magnani per l'esecuzione dei lavori dei quali si tratta;

3. Che possa approvarsi la maggiore spesa occorsa nei lavori di finimento e di sistemazione del tronco Avellino Prata affidati alla Impresa Annibale Lanari, giusta le risultanze del collaudo definitivo.

4. Che sia meritevole della ministeriale approvazione il progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali per maggiori lavori di consolidamento del tronco Albacina-Matelica, ammettendo che si possa affidare l'esecuzione dei lavori medesimi a rimborso di spesa alla detta Società;

5. Che possa approvarsi la proposta di autorizzazione della maggiore spesa di L. 1,984,900 occorrente pel compimento del tronco Messina Saponara nella ferrovia Messina-Patti-Cerda appaltato all'Impresario signor Emilio Bianchi;

6. Che non sia da accogliere una istanza presentata dalla Ditta Cerimedo e Compagni di Milano per essere esonerata dalla multa da Essa incorsa per ritardata consegna alla cessata Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia di dieci locomotive-tenders, pel servizio delle linee secondarie;

7. Che sia meritevole della superiore approvazione un nuovo progetto di opere di consolidamento delle trincee del tronco da Feltre a Fener della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, alle progressive 10.444, 10.760, 10.927 e 10.046, ammettendo che se ne possa affidare la esecuzione all'Impresa Sacchet, ai patti e col ribasso del contratto principale;

8. Che possano approvarsi le maggiori spese ed i compensi risultanti dal collaudo di lavori per l'impianto dello scalo merci nella stazione di Borgosesia, lungo il tronco Romagnano-Borgosesia, della Ferrovia Novara-Varallo, eseguita dalla Impresa Giuseppe Negri;

9. Che possa essere approvato il progetto di appalto, presentato dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, riguardante i lavori e le provviste occorrenti per la formazione della massicciata e per la posa dell'armamento del tronco Solignano Ghiare della ferrovia Parma-Spezia;

10. Che sia meritevole della ministeriale approvazione la proposta di transazione di vertenze insorte fra l'Amministrazione governativa e la Impresa Piano, in ordine ai lavori di sbancamento di una trincea nella linea da Ivrea ad Aosta;

11. Che si possano definire nel modo proposto nei relativi atti di collaudo e di liquidazione, le vertenze colla impresa dei lavori di armamento e posa del materiale fisso delle stazioni nei tronchi compresi fra Quincinetto ed Aosta, nella ferrovia Ivrea Aosta.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei L. P.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per la sistemazione del ponte sul Teverone, al chilometro 8 + 600 della linea Roma-Orte.

2. Domanda della Ditta Parravicini-Mumigatti, Carletti e Compagni, per una diramazione della tramvia Bergamo-Treviglio al loro stabilimento di Gres.

3. Variante Garbagnate-Senago della tramvia a vapore da Torretta a Mombello.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 1920 per la costruzione di una cisterna nella stazione di Sant'Angelo, lungo la linea da Asciano a Montepescali;

2. L. 111,000 per provvedere al risanamento della massicciata del binario nord Milano-Rho, fra le progressive 2000-2982, 3262-3445 e 3514-13,195;

3. L. 223,561.63 per il rifacimento in acciaio con guide da m. 9, modello V⁴ di m. 8771 di binario armato in ferro fra le progressive 221,548 e 230,319, della linea Empoli-Chiusi, fra le stazioni di Arbia e di Asciano, comprese L. 146,231.63 per il valore del materiale metallico di armamento;

4. L. 3800 per i lavori di sgombro delle materie di frana cadute in vari punti del tronco San Giuseppe-Carrù della linea Savona-Torino;

5. L. 32,700 per lavori di difesa delle fondazioni di talune pile e spalle dei ponti n. 3, 5, 6, 7, 8 e 11 sulla Bormida, lungo la linea da San Giuseppe ad Acqui;

6. L. 2350 per l'aggiunta di un apparato telegrafico in cinque stazioni della linea da Novara a Domodossola, per l'attivazione di un nuovo filo semidiretto;

7. L. 19,700 per i lavori da eseguirsi per il consolidamento della frana nella trincea di Civitella, al chilom. 225 della linea Asciano-Montepescali: all'appalto dei lavori si procederà mediante licitazione privata;

8. L. 1070 per l'impianto di nuove chiusure al passo a livello presso la stazione di Vercelli, sulla strada provinciale per Gattinara;

9. L. 6200 per l'impianto di una bilancia a ponte fisso, della portata di 30 tonnellate, del sistema Bianco-Opessi, in stazione di Scafati, nella linea Napoli-Eboli:

10. L. 5900 per l'aggiunta di 10 fermacarri a cavalletto all'estremità dei binari morti nella stazione di Milano-Centrale;

11. L. 3900 per la costruzione della platea a due ponti presso la stazione di Rocca Imperiale, nella linea Taranto-Reggio;

12. L. 5000 per l'esecuzione dei lavori di sottomurazione dei massi all'imbocco Taranto della galleria di Stalleti, lungo la linea da Taranto a Reggio;

13. L. 3650 per l'esecuzione di alcuni lavori complementari in stazione di Sicignano, della linea Eboli-Reggio.

— La predetta Direzione Generale ha inoltre presentato per l'approvazione i seguenti *contratti:*

1. Colla ditta Aquati Giovanni di Arquata Scrivia per la fornitura di massi a rinforzo del ponte sulla Bormida, nella linea Alessandria-Genova;

2. Colla ditta Fratelli Forgnone di Alba per la costruzione parziale dei piedritti del sottovia del Zerbo presso Novi;

3. Colla ditta Gozzano Narciso di Chiavari per la fornitura di ghiaia da impiegarsi nella formazione della massicciata per un fascio di binari in stazione di Chiavari;

4. Colla ditta Dellanoce Angelo di Stradella pei lavori di ampliamento del servizio merci in stazione di Bressana-Argine;

5. Colla ditta A. Opessi di Torino per la fornitura di tre bilancie a ponte fisso ed a rotaia continua, della portata di tonnellate 30, destinate alle stazioni dei tronchi Vallo-Pisciotta e Teggiano Casalbuono della linea Eboli-Reggio;

6. Colla Impresa industriale italiana di Napoli per la costruzione di ponti metallici sulle paludi Antoniana e Burrone;

7. Colla ditta Olivelli di Mortara, per lavori di adattamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Mortara;

8. Colla Società nazionale delle officine di Savigliano, per la costruzione di ponti metallici fra le stazioni di Ponzana e di Novara.

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 4710 per acquistare ed impiantare gli apparecchi di riscaldamento nelle stazioni situate sul tronco Avezzano-Solmona della ferrovia Roma-Solmona;

2. L. 1910 per ricavare nel fabbricato viaggiatori della stazione di Padova i locali necessari pel ricovero del personale viaggiante e dei manovali;

3. L. 11,600 per riparare i guasti verificatisi nelle tettoie e nei lucernari di alcuni fabbricati della stazione di Bologna, in causa della straordinaria quantità di neve caduta dal 23 al 29 dicembre 1887;

4. L. 26,500 per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Piadena, della linea Parma-Brescia-Iseo;

5. L. 2430 per l'esecuzione del trasporto, spandimento e profilatura di mc. 1986 di ghiaia vagliata, lungo il tronco da Colorno al Po, nella ferrovia Parma-Brescia;

6. L. 3043 per sostituire alle attuali cancellate in legno, con colonne pure in legno, cancellate del tipo normale con colonnine di granito, nelle stazioni di Abano e di Battaglia, della linea Padova-Pontelagoscuro;

7. L. 3753 per l'esecuzione dei lavori di ampliamento dell'ufficio merci a grande velocità nella stazione di Terni;

8. L. 110,700 per il risanamento e completamento della massicciata tra Dossobuono e Sant'Antonio, della linea da Verona a Mantova;

9. L. 4147 per la costruzione di un piano caricatore provvisorio nella stazione di Castelguelfo e per l'adattamento a fermata della casa cantoniera n. 44, fra la suddetta stazione ed il ponte sul Taro, nella linea Piacenza-Bologna;

10. L. 56,300 per l'impianto di un apparecchio centrale idrodinamico del sistema Bianco-Servettaz, per la manovra dei segnali e dei deviatoi nella stazione di Palazzolo della linea Milano-Peschiera;

11. L. 23,500 per sistemare i magazzini merci a piccola velocità nella stazione di Venezia;

12. L. 49,010 per la sistemazione di manufatti lungo le linee Milano-Piacenza e Piacenza-Bologna;

13. L. 17,900 per la ricostruzione delle spalle in muratura del sottovia a travata metallica al km. 31+139 della linea Mestre-S. Donà-Portogruaro;

14. L. 38,500 per il completamento delle siepi di chiusura della linea Mestre-S. Donà-Portogruaro lungo il tronco Mestre-S. Michele del Quarto.

Rete Sicula. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 2524.87 per il prolungamento del piano caricatore nella stazione di Priolo sulla linea da Messina a Siracusa;

2. L. 37,668 per i lavori di consolidamento dell'argine ferroviario fra i chilom. 189.302 e 189.678 della linea Palermo-Licata;

3. L. 3300.25 per i lavori di riparazione alle case cantoniere e garette del tronco Caldare-Porto Empedocle, della linea Palermo-Porto Empedocle;

4. L. 8578.04 per i lavori necessari per l'impianto di una pompa (tipo Bauer) e relativo motore, pel rifornitore della stazione di Palermo;

5. L. 3225 per l'impianto nella stazione centrale di Palermo di un nuovo scambio fra il binario di accesso al deposito del carbone.

Ferrovia Ponte San Pietro-Seregno. — Il giorno 24 fu aperto al servizio il tronco di 14 chilometri Seregno-Usmate della linea di 3ª categoria Ponte San Pietro-Seregno, appartenente alla Rete Adriatica. Detto tronco ha comune con la Rete Mediterranea la stazione di Seregno e comprende la stazione di Macherio e la fermata di Lesmo.

Ferrovia Bologna-Verona. — Il Consiglio Provinciale di Bologna, nella sua prima seduta della Sessione autunnale (26 corrente), ha approvato all'unanimità la proposta della Deputazione Provinciale di anticipare un milione al Governo pel compimento della Bologna-Verona, togliendo così di mezzo un lungo dissidio fra quella Provincia ed il Governo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Direzione Generale delle Strade Ferrate.* Con decreto del 21 corrente il signor Gay, ispettore generale di 2ª classe, fuori quadro, nel Corpo dei ponti e strade, fu nominato Direttore delle ferrovie presso il Ministero dei Lavori Pubblici, in sostituzione dell'ingegnere comm. Lax, chiamato ad altre funzioni.

Ferrovie Belghe. — *Riscatto.* Leggesi nell'*Etoile Belge:* « Apprendiamo da buona fonte che il riscatto, da parte dello Stato, delle linee Belghe esercitate dalla Compagnia *Nord Français*, è deciso in massima. Un progetto di legge in questo senso sarà presentato alle Camere alla riapertura della sessione a novembre. Il governo chiederà d'urgenza alle Camere un credito di quattrocento milioni.

« Si assicura che la visita del conte Herbert di Bismarch ad Ostenda non sia estranea alla risoluzione presa dal governo belga.

« I principali funzionari delle ferrovie del Belgio settentrionale sono stati informati del prossimo riscatto delle ferrovie da parte dello Stato.

« Questa misura si impone, in certo modo, quale conseguenza della costruzione delle fortificazioni della Mosa. Le linea da Givet a Namur e da Namur a Liegi sono diventate oggi linee strategiche della più alta importanza. Non bisogna lasciarne l'amministrazione e la direzione in mano di stranieri ».

Ferrovie Svizzere. — *Provvedimenti ferroviarii della Confederazione.* La tassa di concessione che la Confederazione percepisce dalle differenti Compagnie svizzere di strade ferrate segna in quest'anno un forte aumento. È noto che, secondo la legge federale del 1872, le ferrovie che distribuiscono ai proprii azionisti un dividendo del 4 0[0, devono versare una tassa di concessione di fr. 70 all'anno per chilometro, e quelle che distribuiscono il 6 0[0, una tassa uguale di L. 100. Ora parecchie Compagnie svizzere si trovano in quest'anno in questo caso, e quindi si prevede che la Confederazione percepirà una somma complessiva di circa L. 78,000, mentre la tassa percepita l'anno scorso era soltanto di L. 21,200; la somma prevista nel *budget* era di L. 35,000.

Ferrovie turche (*Rete asiatica*). — Cinque proposte furono presentate alla Porta per la costruzione della Rete asiatica; ma tre soltanto furono prese in considerazione, ed

ora trovansi in esame presso una Commissione composta di cinque membri e presieduta dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Le tre proposte sono: quella del signor E. Level, in nome di un gruppo francese; quella del signor Collas, in nome eziandio di un consorzio francese; quella, infine, del signor Pressel, il primo autore del tracciato delle ferrovie asiatiche, che è il mandatario di un gruppo tedesco.

L'ultima proposta differisce dalle due prime, in ciò che essa non domanda la garanzia, di cui parla l'articolo del modello di convenzione che fu pubblicato.

Ferrovie in Bosnia ed Erzegovina. — Il 22 agosto fu aperta all'esercizio la ferrovia da Mostar ad Ostrozac.

— Il Governo austro-ungarico costruirà nella Bosnia a nell'Erzegovina una nuova ferrovia, la quale è destinata e congiungere Mostar con Seraievo per Rama ed a stabilire una congiunzione ferroviaria diretta dalla Serbia coll'Erzegovina.

Nuove ferrovie estere. — *Polonia.* — Il 1° settembre è stata inaugurata la ferrovia Terespol-Schwetz.

Prussia. — Il Governo prussiano aprirà tra breve le trattative col Governo di Lubecca per la costruzione d'una linea ferroviaria che congiunga direttamente Berlino con Kiel, per Lubecca.

Siberia. — Il 22 corrente, come avevamo preannunciato, ebbe luogo l'inaugurazione della ferrovia Samara-Ufa. Il Ministro russo delle comunicazioni e strade assistette alla funzione a Samara, ove dichiarò che egli si adoprerà affinchè la ferrovia sia condotta sino ad Irkutsk per Omsk, Tomks e Krasznojarks.

Svizzera. — Sono incominciati i lavori preliminari per la costruzione di una ferrovia (45 chilometri) da Visp a Zermatt. Sarà compiuta nel 1891.

Funiculare dello Zurichberg. — La nuova funiculare conducente da Zurigo alla cima del Zurichberg, uno dei più bei punti di vista dei dintorni della città, sarà inaugurata quanto prima. Le corse di prova sono completamente riuscite.

Ferrovie Rumene. — La Rumenia possiede una rete ferroviaria di 2405 chilometri, che diverranno poi 3070 quando siano compiute quelle attualmente in costruzione ed in istudio.

Una parte delle linee, attualmente in esercizio, fu costrutta da concessionari per conto proprio; una parte da concessionari per conto dello Stato; una parte dallo Stato direttamente, ed una parte, infine, dallo Stato in Regia.

Togliamo dal *Curierul Financiar* il seguente prospetto, che ne dà la lunghezza delle linee ed il loro costo chilometrico:

	Lunghezza in chilom.	Costo per chilom.
Linee concesse.		
Roman-Suceava-Focsani-Iasi .	179.587	L. 270.000
Veresti-Botosani	44.531	» 270.000
Linee dello State.		
Cernavoda-Constanza-Rim . .	64.100	L. 459.873
Bucarest-Giurgiu	67.170	» 205.000
Giurgiu-Smarda	1.990	» 238.856
Roman-Pitesci-Tecuci-Berlad .	641.693	} » 270.000
Raccordamento con Filaret . .	6.000	
Titesti-Verciorova	274.279	
Jassi-Ungheni	21.399	» 176.000
Ploesti-Predeal	84.495	» 393.772
Marasesti-Buseu	88.588	» 100.000
Campina-Doftana	5.054	» 413.046
Buda-Slanic.	34.636	» 95.400
Titu-Tergovista	31.530	» 52.329
Adjud-Ocna	50.210	» 119.501
Bacau-Piatra	58.000	» 416.467
Bahna-Verciorova	12.000	» 21.365
Barlad-Vaslui	52.000	—
Bucarest-Fetesti	147.000	—
Faurei-Fetesti	88.000	—
Calarasi-Ciulnitza	27.000	—
Ciulnitza-Slobozia.	17.000	—
Piatra-Corabia	74.000	—
Piatra-Ramnicu-Valcii . . .	88.000	—
Costesti-Turnu-Magurele . .	102.000	—
Golesti-Campu-Lung	55.000	—
Dolhasca-Falticeni.	24 600	—
Leorda-Dorohoi	21.500	—
Crasna-Dobresci	27.000	—
Riureni-Ocnele-mari	6.000	—

Di queste ultime linee non si può ancora precisare il costo al chilometro, essendochè non sia ancora terminata la liquidazione della costruzione. Della linea Cernavoda-Costanza-Rim possiamo aggiungere che costò L. 16.459.873 complessivamente.

Tutte le linee indicate nel precedente prospetto sono a scartamento normale, eccetto quelle Adjud-Ocna, Bacau-Piatra e Jassi-Ungheni. Le prime due sono a scartamento ridotto; la terza ha lo scartamento russo.

Lo Stato ha costruito in Regia la sola linea Bahna-Verciorova. Le linee Roman-Suceava-Focsani-Jassi e Cernavoda-Constanza furono costrutte da Società per conto loro; tutte le altre lo furono per impresa.

Sono in costruzione le linee: Filiasi-Tergu-Jiu, lunga 70 chilometri; Tergovista-Laculetza di 14.

Sono in istudio le seguenti linee: Fetesti-Cernavoda, lunga 23 chilometri; Corabia-Porto, metri 1200; Caiarasi-Porto, 3 chilometri; Turnu-Magurela-Porto, metri 6500; Targu-Ocna-Moinesti, chilometri 28; Pitesti-Curtea-D'Arges, chilometri 37; Piatra-Tarcau, chilometri 23; Buzeu-Patarlogi, chilometri 50; Targu-Ocna-Slanic, 20; Cruiova-Calafat, 104; Foscani-Odobesti, 12; Oltenitza-Bucarest, 60; Dorohoi-Jassi, 40. Una gran parte di tali linee sarà posta quanto prima in lavoro.

Quando esse saranno terminate, la Rumenia avrà una rete ferroviaria di 3070 chilometri.

Notizie diverse

Elevatore brevettato, sistema Cortazza e Mandrile. — Molti elevatori furono sinora applicati ai crescenti bisogni dell'edilizia, ma molti tra essi furono in breve smessi dall'uso perchè riuscivano o poco pratici o troppo costosi. Questo invece, che dal nome dei suoi inventori chiameremo « sistema Cortazza e Mandrile », si acquista ognor più il favore dei tecnici e dei costruttori per il suo pratico uso, tanto se sia mosso semplicemente dalla mano dell'uomo, quanto se a cavallo od a vapore.

E la miglior conferma del nostro asserto sta appunto nelle numerose vendite ed applicazioni di questo nuovo elevatore nelle costruzioni a Torino, Milano e Roma ed in gran parte delle fornaci del Piemonte, in taluna delle quali eleva la calce a straordinarie altezze. Su tal proposito accenniamo particolarmente alla vendita fattane al Municipio di Torino, in servizio della Mole Antonelliana, nella quale dovrà innalzare il materiale ad oltre 100 metri.

Chiunque poi voglia in questa nostra città convincersi, all'atto pratico, della convenienza e della utilità di questo elevatore, può recarsi nel cantiere dei signori Calleri e Mussotto, in via Roma, ove funziona in servizio del palazzo già convitto delle Figlie dei militari.

Col movimento a mano, due uomini bastano, per sollevare, in dieci ore di lavoro, circa 600 quintali di materiale sino al quarto o quinto piano. Col movimento a cavallo od o vapore è raddoppiata la quantità del materiale che si può sollevare, tanto da procurarlo continuamente a 70 muratori sul lavoro.

Il materiale è portato su da secchie in legno o da ceste

in ferro, che sono attaccate ai ganci di una catena continua, in modo che esse si mantengono sempre in posizione verticale. E quando esse non vengano staccate nel loro movimento ascendentale, giunte alla sommità, tornano in basso dalla parte opposta per risalire ancora; e così di seguito.

Col movimento a mano si ottiene il passaggio di 6 ceste al minuto; col movimento a cavallo si hanno non meno di 10 passaggi di cesti al minuto primo.

Volendo, poi, mettere in azione questo elevatore con un motore a gaz, vapore o petrolio, occorre che questo abbia la forza di due cavalli circa.

Qualunque infortunio dipendente dalla rottura delle catene di trazione — tanto nella parte della salita, quanto nella parte della discesa — è impossibile, perchè, in tal caso, la catena spezzata non può precipitare al basso, essendo trattenuta da speciali placche guarda-catena che servono come apparati di sicurezza.

Insomma, questo elevatore si raccomanda per la sua semplicità e robustezza, per la sicurezza di lavoro e per facilità di porlo in opera. A ciò non occorre muratura, e quindi, mentre è di poca spesa, è eziandio di facile impianto e trasloco.

Canale emiliano. — Il Comitato interprovinciale per il Canale emiliano tenne seduta, in una sala della Deputazione provinciale di Bologna, il dì 15 corrente, sotto la presidenza dell'on. Codronchi, presenti i rappresentanti di Piacenza, Parma, Reggio, Modena, Bologna, Ravenna e Forlì.

Data comunicazione delle note ministeriali, il Comitato deliberò: 1° dopo breve discussione d'invitare il governo a dirigere esso gli studi definitivi del Canale emiliano col concorso delle provincie nella spesa per questi studi; 2° di tener fermo il tracciato del Canale che metterebbe foce nel Savio e non nel Senio, affinchè le provincie di Ravenna e Forlì non restino escluse dal beneficio dell'irrigazione; 3° di insistere presso il governo affinchè affretti le opere di bonifica nelle pianure emiliane e romagnole, essendo inutile di parlare di nuove irrigazioni se non si migliorano le condizioni idrauliche della pianura.

Il presidente fu incaricato dell'esecuzione di queste deliberazioni.

Fu nominato vice presidente del Comitato l'on. senatore Guarini.

Le comunicazioni telegrafiche in mare. — Nel n. 19 abbiamo accennato a boe telefoniche fatte collocare in taluni porti e rade inglesi per uso di comunicazioni dei piroscafi; possiamo ora aggiungere più precise notizie su alcuno di tali impianti telefonici. La *Lumière électrique* descrive il sistema di comunicazioni telefoniche stabilite fin dal 1886 fra gli uffici delle *Messageries Maritimes* ed i piroscafi della linea di Adelaide (Australia), sistema che sembra meritare un'applicazione generale.

Una boa è posta in Largs-Bay, porto ove si recano ad ancorare i piroscafi. Due cordoni, ciascuno lungo due chilometri, si diramano dalla gettata del porto e vanno a collegarsi alla boa; i circuiti sono completati per mezzo di fili aerei dalla gettata agli uffici delle *Messageries* in Porto Adelaide. La boa è ancorata su 10 metri di acqua mediante due catene, ed i cordoni sono fasciati debitamente nella parte che striscia contro il corpo della boa.

Le estremità del cordone sono provvedute di isolatori in ebonite, sistemo Chatterton; l'anima del cordone attraversa la sommità dell'isolatore; il conduttore va in contatto con una punta conica di rame avvitata sull'isolatore.

A bordo trovasi, avvolta intorno ad un rocchello, una certa quantità di filo rame Siemens n. 16, isolato e fasciato. Una delle estremità di questo filo termina con un anello di bronzo, che si adatta sulla punta dell'isolatore. Esso è costruito in guisa da poter essere collocato a posto, mediante una gaffa speciale, dagli uomini di un'imbarcazione del piroscafo che, essendo dotato del filo Siemens, desideri porsi in comunicazione telefonica con la terra

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Settembre 22.	Sett. 29.
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 793.50	797
» » Mediterranee	» 650	660
» » Sicule	» —	—
» » Sarde (preferenza)	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani . .	» 405	410
» » Gottardo.	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 300	300
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara-Seregno . . .	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 326	326
» » » 2ª emiss.	» 311	312
» » Centrale Toscana. . .	» 520	520
» » Meridionali	» 327	327
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 318.25	318.25
» » » serie *B*. . . .	» 314	314
» » » 1879	» 314.50	314.50
» » Pontebba	» 470	470
» » Nord-Milano	» 269	269
» » Meridionali Austriache.	» 308	308

PAGAMENTI — ESTRAZIONI.

Società Italiana per il Gaz. — Dal 1° ottobre p. presso la Cassa sociale sarà pagato il vaglia N. 50, in lire 25 per azione, in acconto corrente esercizio (V. pagine *Annunzi*).

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

Deputazione provinciale di Ravenna (6 ottobre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto per la manutenzione della strada provinciale Ravegnana per il quinquennio 1889-1893. Importo annuo L. 12,759.45. Cauzione provvisoria L. 1,800. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 20 ottobre, ore 12 meridiane.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Spezia) (6 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la manutenzione dei Fabbricati militari marittimi, nonchè delle strade, piazzali, canali, bacini, muri di sponda, scogliere, ed infine di tutte le opere sia comuni che idrauliche dipendenti dalla R. Marina e poste nel Golfo di Spezia, per i mesi di ottobre e novembre dell'Esercizio 1888-89. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4,000.

Comune di Quassolo (Ivrea) (6 ottobre, ore 12 ant.., 1ª asta). — Appalto per la costruzione della Strada comunale detta del Cantone (metri 538.23) Importo L. 9,914.99. Lavori compiuti entro il 1893. Cauzione L. 875. Fatali 24 ottobre, ore 10 ant.

Deputazione Provinciale di Palermo (10 ottobre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori in parte di sistemazione ed in parte di costruzione del 1° tratto della strada provinciale di 2ª Serie dalla Nazionale Termini-Taormina presso Scafani per Valledolmo alla Provinciale Messina-Montagne, iscritta al n. 69 (m. 10,255.90). Importo L. 265,080.52. Lavori compiuti in 18 mesi. Cauzione provvisoria L. 5,000. Cauzione definitiva L. 27,000. Fatali 25 ottobre, ore 12 meridiane.

R. Prefettura di Torino (12 ottobre, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per l'ampliamento dell'Istituto di Botanica della R. Università di Torino. Importo L. 97,855. Lavori compiuti in 300 giorni. Cauzione provvisoria L. 5,000. Cauzione definitiva L. 10,000. Fatali 27 ottobre, ore 11 ant.

Amministrazione Provinciale di Teramo (13 ottobre, ore 10 ant. Fatali). — Appalto quinquennale (1889-93) della fornitura del brecciame ed altro nella strada provinciale Adriatica dalla contrada Rampigna, presso il fiume Pescara, al Tronto (Chilometri 56,432). Importo annuo ridotto L. 9,513 (V. n. 34 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Napoli (14 ottobre, ore 1 pomerid. definitivo). — Appalto della manutenzione del 1° tratto della strada Passanti. Importo ridotto L. 9,428.04.

Id. Id. (14 ottobre, ore 1 pom. definitivo). — Appalto della manutenzione del 2° tratto della strada Passanti. Importo ridotto L. 24,240.

Municipio di Treviglio (15 ottobre, ore 12 merid. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di riordino e completamento della Diga attraverso il fiume Brembo in territorio di Brembate di Sotto, e servente a convogliare le acque di quel fiume nelle roggie trevigliesi. Importo L. 110,202.20. Cauzione L. 11,000.

Forniture.

Direzione delle Costruzioni Navali del 1° Dipartim. (Spezia) (11 ottobre, ore 12 merid., unico e definitivo). — Provvista di rame in fogli, in lastre, in verghe, in filo, in pani e in chiodetti per fodera di carena. Importo L. 83,314.05. Cauzione L. 8370.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la fornitura di 1,014,000 *arpioni* e 223,000 *chiavarde di armamento*, per la Società Italiana delle Ferrovie Secondarie della Sardegna.

R. Prefettura di Rovigo. — L'appalto dei lavori d'imbancamento sistematico a destra d'Adige in Volta Palazzina, Marezzano, Angeli e Drizzano Boara Superiore nei Comuni di Concadirame e Boara Polesine, è stato aggiudicato al sig. Nuvolari Gedeone, che offrì il ribasso del 11 % su L. 57,470. (V. n. 34 del *Monitore*).

Genio Militare di Torino. — L'appalto dei lavori di riduzione e sistemazione di una tettoia ad uso Pastino e Farineria, e costruzione di forni regolamentari, pel nuovo panificio al Foro Boario in Torino, fu aggiudicato al sig. Debernardi Michele, per L. 65,040. (V. n. 36 del *Monitore*).

Genio Militare di Bari. — L'appalto pel compimento dei lavori già iniziati, per la costruzione della prima parte di una nuova Caserma per Fanteria, nei pressi dell'ex-convento di S. Maria in Potenza, fu aggiudicato al sig. Gaetano Motta per L. 314.825. (V. n. 36 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo. — L'appalto per la riforma del sostegno detto Bova Badia, mediante una chiavica e contro chiavica e paratoie in ferro, e di sovrastante fabbricato a servizio del sostegno e per uso magazzino ed alloggiamento idraulico, con sistemazione definitiva dell'adiacente arginatura, venne aggiudicato al sig. Bergamo Giovanni, che offerse il 12.85 % su L. 109,780. (V. n. 36 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sessennale manutenzione e progressivo sviluppo delle opere di verde, opere murali, scogliere, autipetti, ecc., lungo la sponda sinistra del fiume Piave, venne aggiudicato al sig. Del Maschio Osvaldo, offrendo il ribasso del 15 % su L. 333,690. (V. n. 35 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1888-89. — *Dall'11 al 20 Settembre 1888.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4024	4001	+ 23	561	527	+ 34
Media	4024	4001	+ 23	535	524	+ 11
Viaggiatori	1.532.927 87	1.391.204 56	+ 141.723 31	43.509 67	45.693 35	— 2.183 68
Bagagli e Cani	67.272 44	62.986 51	+ 4.285 93	810 18	1.331 38	— 521 20
Merci a G.V. e P. V. accelerata	338.771 47	285.487 42	+ 53.284 05	5.928 84	5.055 45	+ 873 39
Merci a P. V.	1.600.106 16	1.185.667 38	+ 14.438 78	35.325 32	29.887 77	+ 5.437 55
TOTALE	3.539.077 94	3.325.345 87	+ 213.732 07	85.574 01	81.967 95	+ 3.606 06

Prodotti dal 1° Luglio al 20 Settembre 1888.

Viaggiatori	11.722.249 08	11.234.689 42	+ 487.559 66	320.762 16	391.938 66	— 71.176 50
Bagagli e Cani	492.317 92	483.050 30	+ 9.267 62	5.679 43	10.838 15	— 5.158 72
Merci a G. e P. V. accelerata	2.350.923 04	2.297.319 10	+ 53.603 94	39.300 68	39.320 09	— 19 41
Merci a P. V.	12.238.016 99	11.786.614 00	+ 451.402 99	266.409 88	249.100 82	+ 17.309 06
TOTALE	26.803.507 03	25.801.672 82	+ 1.001.834 21	632.152 15	691.197 72	— 59.045 57

Prodotto per chilometro.

della decade	879 49	831 13	+ 48 36	152 54	155 54	— 3 00
riassuntivo	6.660 91	6.648 81	+ 212 10	1.181 59	1.319 08	— 137 49

(1) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 25ª Decade — dal 1° al 10 Settembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1888	1.554.221 98	51.263 91	355.812 10	1.185.345 78	35.382 25	3.182.026 02	3.981 00	798 70
1887	1.364.476 50	55.516 51	307.025 53	1.175.250 35	33.098 31	2.935.367 20	3.980 00	737 53
Differenze nel **1888**	+ 189.745 48	— 4.252 60	+ 48.786 57	+ 10.095 42	+ 2.283 94	+ 246.658 82	+ 4 00	+ 61 17
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1888	26.001.646 15	1.185.748 99	7.935.435 64	30.635.165 08	920.168 73	66.678.164 59	3.982 44	16.743 04
1887	25.119.634 50	1.181.378 58	7.246.156 50	29.902.850 34	970.498 81	64.420.518 73	3.980 00	16.186 06
Differenze nel **1888**	+ 882.011 65	+ 4.370 41	+ 689.279 14	+ 732.314 74	— 50.330 08	+ 2.257.645 86	+ 2 44	+ 556 98

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1888	115.185 10	1.595 30	9.270 30	58.730 20	3.972 45	188.753 35	974 89	193 62
1887	82.493 67	1.554 63	6.282 16	37.254 93	705 69	128.291 08	804 00	159 57
Differenze nel **1888**	+ 32.691 43	+ 40 67	+ 2.988 14	+ 21.475 27	+ 3.266 76	+ 60.462 27	+ 170 89	+ 34 05
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1888	1.257.442 60	28.891 92	154.198 28	1.007.212 64	41.136 45	2.488.881 89	834 86	2.981 20
1887	1.134.582 54	27.460 70	117.449 08	800.784 07	44.210 41	2.124.486 80	733 11	2.897 91
Differenze nel **1888**	+ 122.860 06	+ 1.431 22	+ 36.749 20	+ 206.428 57	— 3.073 96	+ 364.395 09	+ 101 75	+ 83 29

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1888	**1887**	*Differenze* nel **1888**	**1888**	**1887**	*Differenze* nel **1888**
Viaggiatori	4.994 00	4.594 25	+ 399 75	72.823 00	58.957 85	+ 13.865 15
Merci	715 50	711 45	+ 4 05	15.234 30	14.053 85	+ 1.180 45
Introiti diversi	37 30	3 00	+ 34 30	2.842 40	3.015 95	— 173 55
Totali	5.746 80	5.308 70	+ 438 10	90.899 70	76.027 65	+ 14.872 05

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'*11 *al* 20 *Settembre* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-S. Giorgio di Nogaro	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 45	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	5,226.35	18,336.20	2,049.80	5,344.80	1,481.00	4,110.25	2,118.00	5,988.65	9,180.00	4,204.60	2,488.70	6,884.15	4,064.60
Bagagli e Cani	62.05	351.70	61.30	92 40	18.30	65.35	12.00	23.00	76.75	42.75	13.80	88.45	56.60
Merci a G. V. ed Acceler.	522.65	8,087.10	164.15	354.90	213.10	622.80	81.50	70.60	249.75	113.50	»	140.00	420.75
Merci a P. V.	3,916.81	6,618.75	1,334.25	1.244.00	2,892.90	1.090.45	602.10	133.90	560.55	682.20	»	692.60	510.10
Totali	9,727.86	33,393.75	3,609.50	7,036.10	4,605.30	5,888.85	2,816.60	6,216.15	10,067.05	5,043.05	2,502.50	7,805 20	5,052.05

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Agosto 1888.

			G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Ciriè Lanzo	Chil.	32	49.918 45	10.342 77	60.261 22
Torino-Rivoli	»	12	16.232 70	349 80	16.582 50
Fossano-Mondovì	»	24	4.369 20	302 45	4.671 65
Santhià-Biella	»	30	52.595 09	29.569 95	82.165 04
Settimo-Rivarolo Castellamonte	»	23	21.344 95	10.233 35	31.578 30
Sassi-Superga	»	3	6.324 20	—	6.324 20
Basaluzzo-Frugarolo			1.031 80	175 35	1.207 15
TOTALE			151.816 39	50.973 67	202.790 06

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Società Anonima - Capitale versato L. 3,500,000

TORINO — PAVIA — BERGAMO

Sede Sociale: TORINO, Piazza San Carlo, n. 5

Il Consiglio d'Amministrazione avendo fissato in Lire **Venticinque per Azione** il riparto utili del 1° semestre 1888, quale acconto del corrente Esercizio, questo sarà esigibile a partire dal **1° ottobre prossimo** presso la Cassa Sociale contro rilascio del vaglia N. 50.

Torino, 28 settembre 1888. LA DIREZIONE.

Torino, 1888 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXI. Sabato, 6 Ottobre 1888. NUM. 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIA AULLA-LUCCA

La Direzione del Servizio delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo, ha or ora completata la presentazione dei progetti esecutivi della linea da Aulla a Lucca (*), ed ha preparata e presentata alla Superiorità una Relazione complessiva la quale serve a dare un'idea dell'intero progetto esecutivo compilato dalla Società, considerato nel suo insieme in confronto anche del progetto di massima fatto studiare dalle provincie di Massa e di Lucca.

Di questa Relazione siamo in grado di offrire ai nostri lettori i seguenti cenni riassuntivi:

La linea considerata nel suo andamento generale si diparte dalla stazione di Lucca e segue fino alla stazione di Piazza (km. 57,700) la Vallata del fiume Serchio, quindi perfora il contrafforte dell'Appennino che divide il versante verso Lucca da quello verso Aulla; segue poi per breve tratta la piccola valle dei torrenti Fiatano, Tassonaro e Rosaro, e finalmente si mette in quella più importante dell'Aulella ed arriva così ad Aulla.

Le condizioni tecniche della linea, considerata nel suo complesso, sono le seguenti.

La sua lunghezza totale, secondo il progetto esecutivo è di km. 93,636.28. Quella invece del progetto di massima era di km. 98,120.36. Si ha quindi un accorciamento di km. 4,484.08.

La pendenza massima allo scoperto, nei tronchi da Lucca a Castelnuovo (km. 46,210) è del 12 per mille; da Castelnuovo a Gragnola del 25 0[00 e da Gragnola ad Aulla del 12 0[00 e per breve tratta del 13 p. 0[00; in galleria queste pendenze vennero rispettivamente ridotte al 9 ed al 19 0[00.

(*) La presentazione dei progetti dei nove tronchi venne annunciata in precedenti numeri del *Monitore*, di mano in mano che tali progetti erano ultimati, corredandone l'annuncio dei dettagli tecnici e finanziari.

Il raggio minimo delle curve non è mai minore di m. 300.

I manufatti normali sono in numero di 326, ossia in media n. 3.8 per chilometro di strada.

I manufatti speciali sono in numero di 41, tutti a travate metalliche. La loro luce complessiva è di m. 2139.50, si hanno quindi: un manufatto speciale ogni due chilometri all'incirca e m. 1. 23 circa di luce pure per ogni chilometro di linea.

Lungo la linea si hanno n. 34 gallerie di cui:
N. 26 di lunghezza sino a m. 1000;
N. 7 di lunghezza da m. 1000 a m. 2000;
N. 1 della lunghezza di m. 5490.

Adottando in media il prezzo a metro lineare di galleria, di L. 1000 per le prime; di L. 1300 per le seconde e di L. 1600 per la terza, si avrebbe un costo approssimativo per le sole gallerie di L. 30,589,146.00.

Le stazioni della linea sono le seguenti: Lucca, San Pier a Vico, Ponte a Moriano, Diecimo, Borgo a Mozzano, Bagni di Lucca, Coreglia, Barga e Gallicano, Ceserana, Castelnuovo, Ponticosi, Camporgiano Piazza, Minucciano, Casola, Gragnola, Fivizzano, Aulla.

Le case di guardia, in totale sono 102, ossia numero 41 case cantoniere doppie; n. 46 case cantoniere semplici e n. 15 garette. Si ha dunque un posto di guardia per ogni chilometro all'incirca.

I periodi di tempo previsti per la costruzione della linea sono i seguenti:

1° tronco mesi 18; 2° e 3° tronco mesi 36; 4° tronco mesi 42; 5° tronco mesi 40; 6° tronco mesi 96; 7° e 8° tronco mesi 48; 9° tronco mesi 36.

Ciò che limita il tempo che occorre per l'apertura di tutta la linea all'esercizio è la grande galleria del Lupaccino, situata nel 6° tronco. Qualora si adottino per la sua perforazione i mezzi meccanici tale tempo si potrebbe ridurre a mesi 48.

Nel seguente prospetto sono riassunti i dati di lunghezza e di costo dei diversi tronchi, secondo il progetto studiato dalla Società.

N. d'ordine	INDICAZIONE DEI TRONCHI	Lunghezza	Costo totale	Costo medio chilometrico	Parte in galleria
1	Da Lucca a Ponte a Moriano	8,710.00	1,940,189.43	222,000.00	—
2	» Ponte a Moriano a Bagni di Lucca	13,990.00	9,555,000.00	682,988.00	3,757.70
3	» Bagni di Lucca a Ponte di Campia	15,185.00	6,932,000.00	456,503.00	566.94
4	» Ponte di Campia a Castelnuovo	8,325.08	7,297,000.00	876,516.00	2,537.52
5	» Castelnuovo a Ponte di Sala	11,355.10	9,931,300.00	874,619.00	2,926.13
6	» Ponte di Sala a Minucciano	7,812.90	9,901,300.00	1,226,300.00	5,490.05
7	» Minucciano a Casola	7,299.88	7,510,000.00	1,028,784.00	4,600.13
8	» Casola a Fivizzano	9,481.82	6,720,000.00	708,762.00	3,075.30
9	» Fivizzano ad Aulla	11,477.00	5,172,700.00	450,701.00	1,460.90
	Totale	93,636.28	64,959,489.43	—	24,414.67
	Dati corrispondenti del progetto di massima	98,120.36	48,667,974.00	—	26,244.15
	Differenza	— 4,484.08	+ 16,291,515.43	—	— 1,829.48

Col progetto sociale si è potuto ottenere in confronto di quello di massima una più ragionevole distribuzione delle pendenze, la soppressione di molte ed importanti opere e tra l'altro di costose e lunghe gallerie, evitando in pari tempo parecchi attraversamenti di terreni.

Non ostante però i cennati miglioramenti nessuna economia si potè conseguire sul progetto di massima; che anzi si ha una maggiore spesa di circa lire 16,300,000. Ciò dipende specialmente: da insufficienza delle opere di fondazione e di quelle di difesa, nonchè dei rivestimenti in galleria; da insufficienza di alcuni prezzi evidentemente troppo scarsi; da insufficienza delle cifre introdotte nel preventivo per spese impreviste e per spese generali.

FERROVIE FRANCESI

Risultati dell'Esercizio 1887 delle sei grandi Società

Riassumiamo, colla scorta della *Revue générale des chemins de fer*, i più importanti dati statistici contenuti nelle Relazioni dei Consigli d'amministrazione delle sei grandi Società ferroviarie francesi alle rispettive Assemblee generali degli azionisti tenutesi nel corrente anno e questo riassunto compiliamo in cinque prospetti:

I. Lunghezza delle linee concesse al 31 dicembre 1887;

II. Capitale realizzato d'impianto delle linee concesse, al 31 dicembre 1887;

III. Spese d'impianto delle linee concesse al 31 dicembre 1887;

IV. Risultati generali complessivi dell'Esercizio 1887;

V. Risultati generali per chilometro nell'Esercizio 1887.

A questi cinque prospetti aggiungiamo poi, per l'Esercizio medesimo, (VI) alcune note e considerazioni sui risultati delle sei reti riunite, confrontati con quelli dell'Esercizio precedente.

Completando con questo generale riassunto di tutto un esercizio le particolari notizie che tratto tratto, secondo opportunità di studi e di cose, abbiamo pubblicato nel corso dell'anno sull'azienda ferroviaria francese, ci siamo studiati di presentarla ai nostri lettori sotto quel più completo e preciso aspetto da cui si possa trarre chiara idea dell'andamento di una così importante parte dei pubblici servizi.

Quantunque non occorra, ma, se non per altro, per spiegare le abbreviate denominazioni, adoperate nei prospetti ad indicare le sei maggiori Società ferroviarie francesi, premettiamo che queste sono: *Compagnie du* Nord, *Compagnie de l'*Est, *Compagnie de l'*Ouest, *Compagnie d'*Orléans, *Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée* (P. L. M.), *Compagnie du* Midi).

I. — Lunghezza delle linee concesse al 31 dicembre 1887.

Società	Chilometri in esercizio	in costruzione o studio	complessivi
Nord	3,490 (a)	268	3,758 (a)
Est	4,438 (b)	467	4,905 (b)
Ovest	4,441	1,357	5,798
Orléans	5,987	1,550	7,537
P. L. M.	7,815	1,685	9,500
Midi	2,733	1,592	4,325
Totali	28,904	6,919	35,823

(*a*) Comprese le linee del Nord-Est ed i 44 chilometri della linea Amiens-Rouen esercitate dalla Società del Nord e concesse a quella dell'Ovest.

(*b*) Non compresi 755 chilometri ceduti alla Germania.

II. — Capitale realizzato d'impianto delle linee concesse al 31 dicembre 1887.

Società	Azioni	Obbligazioni e titoli diversi	Sovvenzioni realizzate	Capitale complessivo
Nord	L. 231,875,000	1,072,609,107	—	1,304,484,107
Est	» 292,000,000	1,471,169,935	15,212,938	1,778,382,873
Ovest	» 150,000,000	1,358,303,540	86,603,724	1,594,907,264
Orléans	» 300,000,000	1,478,429,035	94,861,553	1,873,290,588
P. L. M.	» 340,968,056	3,392,251,990 (a)	209,804,256 (b)	3,943,024,302
Midi	» 146,319,020	1,001,684,660	51,670,000	1,199,673,680
Totali	L. 1,461,162,076	9,774,448,267	458,152,471	11,693,762,814
Capitale realizzato per chilom. concesso	L. 40,788	272,854	12,789	326,431

(*a*) Non comprese le risorse accollate alla linea dal Rodano al Moncenisio ed alle ferrovie Algerine, cioè:

Rodano-Moncenisio L. 114,351,514
Ferrovie Algerine » 173,556,444

Totale L. 287,907,958

dalle quali 27,138,020 L. per sovvenzioni riscosse in capitale.

(*b*) Comprese L. 23,160,900 provenienti dalla cessione della linea del Bourbonnais.

III. — Spese d'impianto delle linee concesse al 31 dicembre 1887.

Società		Lavori e diversi	Materiale mobile e mobiglia stazioni	Complessive	Provviste fuori conto impianto (*)
Nord	L.	1,041,241,607 (a)	286,958,917	1,328,200,524 (a)	—
Est	»	1,473,981,110 (b)	230,390,646	1,704,371,756 (b)	35,774,971 (d)
Ovest	»	1,363,666,282 (c)	233,953,000	1,597,619,282 (c)	—
Orléans	»	1,601,948,658	221,237,458	1,823,186,116	32,181,449 (e)
P. L. M.	»	3,333,290,937	540,380,855	3,873,671,792	42,001,739 (f)
Midi	»	972,892,531	165,602,792	1,138,495,323	22,183,040 (g)
Totali	L.	9,787,021,125	1,678,523,668	11,465,544,793	132,141,199
Spesa effettuata per chilom. in esercizio	L.	330,476 (h)	58,161	387,154 (h)	—

(a) Comprese le spese portate in conto d'impianto, cioè: Linee in costruzione, L. 18,570,314; approvvigionamenti, L. 22,306,281; anticipazioni allo Stato L. 19,375,000; partecipazioni diverse, L. 16,522,695; conversione delle azioni dell'antica Società da Lilla a Béthune, L. 3,900,323.
(b) Comprese le spese relative ai 755 chilometri ceduti alla Germania.
(c) Comprese L. 17,745,494 per provviste d'ogni specie.
(d) Approvvigionamenti e e materiale in magazzino.
(e) Approvvigionamenti diversi e materiali immobilizzati.
(f) Approvvigionamenti per la rete francese.
(g) Approvvigionamenti generali.
(h) Spese chilometriche calcolate tenendo conto dei 775 chilometri ceduti alla Germania.
(*) In quest'ultima colonna sono annotate le spese per approvvigionamenti computate da taluna delle Società all'infuori delle spese d'impianto.

IV. — Risultati generali complessivi dell'esercizio nel 1877.

Prodotti		Nord	Est	Ovest	Orléans	P. L. M.	Midi	Reti riunite
Traffico G. V.	L.	61,671,256	51,263,379	69,034,535	63,612,275	117,703,097	84,264,719	972,073,781
Traffico P. V.	»	101,799,692	76,143,736	64,169,633	93,371,672	189,039,787		
Diversi	»	2,160,632	2,617,825	3,254,778	2,952,412	5,884,447	1,396,387	17,543,187
Totali	L.	165,631,580	130,024,940	136,458,946	159,936,359	312,627,331	85,661,106	989,616,968
Questi prodotti ripartisconsi p. 0[0:								
Viaggiatori		29.66	31.86	41.98	30.10	29.11	30.29	31.62
G. V.		7.58	7.56	8.61	9,67	8.54	68.08	66.61
P. V.		61.46	58.57	47.02	58.38	60.47		
Diversi		1.30	2.01	2.39	1.85	1.88	1.63	1.77
Spese								
Amministrazione centrale e spese generali	L.	4,888,938	7,840,073	5,295,652	8,373,783	9,883,083	5,275,422	41,556,951
Esercizio	»	27,700,804	32,681,951	26,779,909	25,302,918	58,329,850	14,698,705	185,794,137
Materiale e trazione compreso il rinnovamento	»	30,131,885	26,285,955	27,571,495	27,360,373	46,878,450	13,694,576	171,922,734
Strada e fabbricati compreso il rinnovamento	»	13,822,925	14,840,408	16,326,744	20,121,073	22,580,733	13,073,779	100,765,662
Totali	L.	76,514,552	81,648,387	75,973,800	81,158,147	137,972,116	46,742,482	500,039,484
Queste spese ripartisconsi per 0[0:								
Amministrazione centrale e spese generali		6.39	9.60	6.97	10.32	7.16	11.28	8.31
Esercizio		36.19	40.03	35.25	31.18	42.49	31.45	37.16
Materiale e trazione		39.36	32.19	36.29	33.71	33.98	29.30	34.38
Strada e fabbricati		18.06	18.18	21.49	24.79	16.37	27.97	20.15
Prodotto netto	L.	89,087,028	48,376,553	60,485,146	78,778,212	174,655,215	38,918,624	489,577,484
Rapporto p. 0[0 delle spese coi prodotti		46.20	62.79	55.67	50.74	44.13	54.56	50.53

V. — Risultati generali per chilometro nell'esercizio del 1887.

		Nord	Est	Ovest	Orléans	P. L. M.	Midi	Reti riunite
Lunghezza media esercitata	Chilom.	3,490	4,438	4,381	5,897	7,787	2,682	28,675
Prodotti								
del traffico G. V.	L.	17,671	11,551	15,758	10,787	15,115	31,418	33,901
del traffico P. V.	»	29,169	17,157	14,647	15,834	24,276		
Fuori traffico	»	619	590	743	501	756	521	611
Totale	L.	47,459	29,298	31,148	27,122	40,147	31,939	34,512
Spese								
Amministrazione centrale e spese generali	L.	1,401	1,767	1,209	1,420	1,269	1,967	1,449
Esercizio	»	7,937	7,364	6,113	4,291	7,529	5,480	6,479
Materiale e trazione	»	8,634	5,923	6,293	4,640	6,020	5,106	5,996
Strada e fabbricati	»	3,961	3,344	3,727	3,412	2,900	4,875	3,514
Totale	L.	21,933	18,398	17,342	13,763	17,718	17,428	17,438
Prodotto netto	L.	25,526	10,900	13,806	13,859	22,429	14,511	17,073

VI. Note e considerazioni sui risultati complessivi delle sei reti nel 1887, confrontati con quelli del 1886.

Lunghezza delle linee. — Nel 1887 la rete in esercizio si è accresciuta di 396 chilometri, ossia dell'1,39 p. 0|0.

Capitale d'impianto. — Il capitale realizzato si è accresciuto di L. 168,000,000 ossia dell'1,46 p. 0|0.

Spese d'impianto. — Il capitale speso si è accresciuto di L. 243,000,000, di cui 24,500,000 furono spese per l'acquisto del materiale rotabile. L'aumento si ragguaglia al 2,27 p. 0|0 per i lavori, all'1,48 per il materiale rotabile, al 2,17 p. 0|0 sulla somma complessiva.

Proventi del traffico. — L'aumento sui proventi del traffico si è verificato specialmente sul traffico delle merci a piccola velocità. Per queste l'aumento fu del 3,60 p. 0|0, mentre il traffico dei viaggiatori è diminuito di 0,35 p. 0|0.

Trasporto delle merci. — I trasporti delle merci segnarono un progresso nel 1887. L'aumento è di 550,000,000 di tonnellate chilometriche; ciò corrisponde ad un maggiore provento di L. 19,230,000 ossia ad un aumento del 6 p. 0|0 sul movimento e ad un aumento del 3,50 p. 0|0 sui proventi del 1886.

Le tonnellate 9,535,724,000 di merci a piccola velocità trasportate alla distanza teorica di 1 chilometro hanno pagato in media per tale trasporto L. 0,0577 mentre nel 1886 tale valore era stato di L. 0,0591.

Trasporto dei viaggiatori. - Furono trasportati 6,745,726,000 viaggiatori alla distanza teorica di 1 chilometro per un prezzo medio di L. 0,0465 (dedotta l'imposta); mentre nel 1886 il prezzo medio era stato di L. 0,0470. Nel 1887 il percorso si è accresciuto di 45,368 chilometri, ma l'introito ha diminuito di L. 1,092,000.

Questo risultato deriva dalla diminuzione nel numero dei viaggiatori a prezzo intiero.

Percorso del materiale rotabile. — Per assicurare il movimento dei viaggiatori e delle merci, nel 1887 i treni hanno percorso 201,595,500 chilometri, le locomotive 227,180,000 chilometri, le vetture e carri d'ogni specie 4,016,060,000 chilometri.

Il percorso dei treni e delle locomotive è superiore di circa 1,50 p. 0|0 al percorso del 1886; per le vetture ed i carri la progressione arriva al 3 p. 0|0.

Il numero dei treni a distanza intiera fu nel 1887 del 19,26 con una leggiera diminuzione sul 1886. La loro composizione media si è accresciuta di 0,23 di veicolo.

Spese di trazione e di manutenzione. — Le spese di trazione e di manutenzione del materiale circolante hanno variato tra L. 0,804 e 0,891 per chilometro di treno e tra L. 0,0083 e 0,0106 per unità di traffico (viaggiatore o tonnellata di merci) trasportata ad 1 chilometro. Il rapporto percentuale tra le spese di questo servizio ed i proventi del traffico oscilla tra il 15,20 e 20,63 con una media di 17,70.

Per la complessiva lunghezza di chilometri 28,675 la spesa ammonta a L. 0,853 per chilometro di treno ed a L. 0,0094 per unità di traffico. Nel confronto col 1886 v'ha una diminuzione di L. 0,023 per chilometro di treno e di L. 0,0004 per unità chilometrica di traffico.

Risultati finanziari. — Al punto di vista finanziario, l'esercizio 1887 ha dato i seguenti risultati:

Per una lunghezza complessiva di 24,113 chilometri di ferrovia, a carico del conto d'esercizio, il prodotto netto, compresa l'annualità relativa alle linee della Rete dello Stato cedute alla Germania, ha raggiunto la somma di L. 513,000,428. Le passività di imprestito corrispondono a L. 410,245,917, ossia all'80 0|0 del prodotto netto.

Se dal prodotto netto si tolgano tali passività, il beneficio è di L. 102,754,511. Rapportandolo al capitolo effettivamente rappresentato dall'emissione delle azioni (L. 1,461,162,076) ne risulta che tali titoli ebbero una rimunerazione del 7,03 p. 0|0, ma siccome le somme pagate agli azionisti elevaronsi effettivamente a L. 155,157,000, il tasso del beneficio pagato alle azioni ammonta al 10,62 p. 0|0 del capitale d'emissione.

Il confronto dei risultati del 1887 e 1886 dimostra: che la lunghezza delle linee in conto dell'Esercizio si è accresciuta di 49 chilometri, ossia del 0,20 0|0, che i proventi imputabili al conto d'esercizio sono *aumentati* di L. 16,243,602, ossia dell'1,68 0|0 mentre le spese sono *diminuite* di L. 5,152,358 ossia del 1,90 0|0, che il prodotto netto è *aumentato* di lire 21,395,960, ossia del 4,35 0|0.

RISCATTO DELLE FERROVIE BELGHE

Nel precedente numero abbiamo riportata dall'*Étoile Belge* la prima notizia del prossimo riscatto, da parte dello Stato, delle linee del « Nord-Belge » ossia della rete esercitata dalla Società Francese delle Ferrovie del Nord.

Questa notizia — benchè non messa in corso per la prima volta — ha destato una grande commozione nel mondo politico, ferroviario e finanziario. Ed il riscatto fu tosto considerato sotto questi tre aspetti; ma pare, ad ogni modo, che siasi corsa un po' troppo la posta.

La *Finance Nouvelle*, della quale sono conosciute le relazioni col Credito Fondiario di Francia, pubblica sulla questione un articolo che crediamo opportuno riassumere.

Dopo avere riprodotta la notizia del riscatto delle linee Charleroi-Erquillinnes, Namur-Liegi, Mons-Manaye, Mons-Confine Belga, Namur Confine Francese per Dinant, e dopo avere esposte le condizioni che furono accennate per tale riscatto, la *Finance Nouvelle* così si esprime:

« Si sa che la rete del Nord-Belga fu concessa senza che siasi fatta menzione, come in tutte le altre successive concessioni, di una clausola che riservi allo Stato il diritto al riscatto a determinate condizioni. La Società del Nord non accetterà adunque che proposte eque; ed il Governo Belga non vorrà d'altra parte lesinare colla Società più che questa non voglia speculare sul bisogno che sente il governo di escluderla dal territorio belga. Un accordo sarà facile tra le due parti, che crediamo animate da un medesimo sentimento di conciliazione ».

Fatto un cenno delle speculazioni di borsa che ebbero luogo in seguito alla notizia del riscatto, prosegue: « Il Governo Belga mira esso forse ad uno scopo politico nel dimandare di entrare in possesso della proprietà belga della Società del Nord francese? Dicesi su tal proposito che esso abbia presa una tale decisione per consiglio della Germania, la quale vede di cattivo occhio una Società francese padrona, al di là delle frontiere, di un grande servizio pubblico. La cosa è possibile; ma è eziandio verosimile che il Governo Belga, proprietario della maggior parte delle linee belghe, abbia ceduto al solo desiderio di completare la sua opera di assorbimento e dare così una maggiore coesione ed una più grande omogeneità alla propria rete ferroviaria. Bisogna d'altra parte rendergli giustizia per avere sempre usato atti correttissimi verso la Società del Nord, la quale, pur in un territorio straniero, ha sempre potuto credersi in territorio nazionale; cotanto i suoi rapporti furono sempre cordiali colla Amministrazione belga ».

Per meglio poi delineare la speciale questione finanziaria del riscatto aggiungiamo che, per provvedere alle spese di esercizio delle linee belghe, la Società del Nord ha emesse a Bruxelles, nel 1862, 100,000 obbligazioni al 3 p. 0|0, rimborsabili a 500 lire in 80 anni.

La *Wossische Zeitung* poi e la *Zeitung des Vereins* trattano la questione sotto un aspetto affatto particolare; quello cioè delle continue lotte di tariffa tra la rete dello Stato e le reti private del « Nord-Belge » e del « Grand central Belge » e quello della concorrenza per la vendita del carbone tra le Società del Belgio e quelle della Germania. Del resto, secondo tali giornali, la questione sarebbe ridotta a questo semplice punto: Lo Stato Belga è disposto a riscattare il « Grand central Belge » ma la realizzazione di questo progetto è ancora molto lontana; il governo invece si limiterà piuttosto a riprendere l'esercizio delle linee staccate nel 1862 dalla rete predetta.

Comunque, abbiamo intanto riassunto la importante questione, che prende nome dal riscatto, nei punti principali che si presentano alla sua soluzione.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Bilancio 1887-88 *della Mediterranea.*

Ieri, 5, si è riunito il Comitato della Mediterranea, e procedette ad un esame preventivo del bilancio per l'esercizio 1887-88.

Sappiamo che i risultati di esso sono superiori a quelli del precedente esercizio.

Il bilancio stesso sarà sottoposto al Consiglio di Amministrazione, all'uopo convocato, pel 23 corrente.

><

Il capitale delle 90,000 *Azioni Mediterranee.*

Non solamente qualche giornale politico, ma anche il *Bollettino delle finanze, ferrovie, ecc.*, ha annunciato che il 3 corrente la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo avrebbe effettuato il versamento allo Stato di un primo decimo sull'importo delle 90,000 azioni ora emesse.

Questa notizia, del tutto infondata, dimostra in chi la riferisce una completa dimenticanza dello scopo cui la nuova emissione deve servire. Ricordiamo pertanto che, mentre il capitale primitivo della Società — 135 milioni — doveva essere e fu realmente versato all'erario, perchè rappresentava il prezzo di acquisto del materiale mobile e degli approvvigionamenti ceduti dallo Stato, così non è dei 45 milioni che si realizzeranno coll'attuale emissione, questi essendo esclusivamente destinati agli impegni che la Società ha assunto colla Convenzione 21 giugno, a. c., per la costruzione delle linee complementari in essa contemplate.

><

Le nuove Convenzioni della Mediterranea.

Il 29 scorso settembre vennero firmate a Roma, dalle LL. EE. i Ministri pei Lavori Pubblici e per le Finanze, in nome dello Stato, e dal comm. Massa, in nome della Società Mediterranea, due Convenzioni, una per la costruzione della linea diretta da Roma a Segni, l'altra per rendere comune una tratta della linea Sparanise-Gaeta colla diretta litoranea Roma-Napoli.

Con queste nuove Convenzioni non si fa che eseguire quanto in massima era già stabilito nella Legge 20 luglio u. s., N. 5550, la quale stanziò anche i fondi occorrenti.

Riservandoci di riportarne il testo, quando sia ufficialmente pubblicato, possiamo intanto dare in proposito le seguenti informazioni:

1° *Rettifica Roma-Segni.* — La nuova linea avrà origine al Km. 6° del tronco in esercizio Roma-Ciampino, e terminerà all'ingresso verso Roma, nella stazione di Segni, misurando circa m. 47,205 in confronto di m. 64,117, lunghezza della linea attuale. Comprenderà le stazioni di Ciampino, Colonna, Zagarolo, Palestrina e Valmontone.

La Società dovrà compiere la costruzione in tre anni, decorribili dall'approvazione del progetto definitivo; questo sarà da presentarsi entro sei mesi dalla data del Decreto Reale sanzionante la Convenzione.

La Società assume a suo carico la spesa degli ampliamenti e impianti necessarii per l'innesto nella stazione di Ciampino, e pel raccordo colle linee di Velletri e Frascati; le spese analoghe che occorressero a Segni saranno a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Come corrispettivo per la costruzione, essa Società riceverà la somma di L. 22,000,000, in cinque eguali rate annali da L. 4,400,000, da pagarsi dal 1889 al 1893.

Quanto all'esercizio, la nuova linea sarà sostituita all'attuale per gli effetti della Convenzione del 1885, e l'attuale sarà esercitata alle condizioni stabilite per la Rete secondaria.

2° *Tronco comune alla linea Sparanise-Gaeta e alla Roma-Napoli litoranea.* — La Società si impegna a costruire colle modalità di una linea di primaria importanza la tratta della ferrovia Sparanise-Gaeta, compresa fra la stazione di Minturno e la sella interposta tra i monti Rotondo e Dragone, presso Gaeta; ciò allo scopo di farla servire come tratta comune alla linea diretta litoranea da Roma a Napoli. La linea Sparanise-Gaeta diventa così più lunga di m. 1824, e di questa maggiore lunghezza si tiene conto per l'annualità chilometrica stabilita nella Convenzione 21 giugno p. p., approvata colla citata Legge 20 luglio, N. 5550.

In compenso dei maggiori oneri di costruzione, la Società riceve la somma di L. 3,375,000, in tre rate da L. 1,125,000, da pagarsi negli anni 1890, 1891 e 1892.

><

Ferrovia Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra.

È noto come nel dicembre dello scorso anno siasi costituito nella città di Torino un Comitato promotore delle Strade ferrate Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra, per le quali il comm. ing. Giambastiani, d'incarico del Governo, ebbe già a fare diligenti studi.

Tale Comitato si è subito messo all'opera per promuovere il concorso del Governo e degli enti interessati, ed ora sappiamo che si è anche rivolto alla Società Mediterranea, per sapere a quali condizioni essa sarebbe disposta ad assumere la costruzione e l'esercizio dei detti due tronchi.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.

Essendo imminente la prova della licitazione privata per deliberare al migliore offerente la costruzione di sei tronchi della ferrovia Eboli-Reggio, da S. Eufemia a Ricadi, il Ministero dei Lavori Pubblici previene gli interessati che le loro domande devono essere presentate all'Ispettorato Generale delle Strade ferrate, non più tardi del 6 novembre prossimo, affinchè quelli che verranno scelti a concorrere possano essere chiamati ad esaminare i progetti ed il capitolato che devono servire di base alla licitazione.

Eguale avviso sarà dato in tempo prossimo per la costruzione di altri tre tronchi della ferrovia suddetta, da Ricadi a Gioia.

><

Gara internazionale di carrozze.

Sappiamo poi che, essendo andata deserta la gara nazionale per fornitura di 30 carrozze di 3ª classe per treni locali, verrà quanto prima indetta, per la fornitura stessa, una gara internazionale.

><

Aggiudicazioni di gare.

In base al risultato delle gare tenutesi il 7 settembre presso la Direzione generale della rete Mediterranea per fornitura di carrozze diverse e bagagliai, il R. Ispettorato Generale ha definitivamente approvato le seguenti aggiudicazioni:

I) alla Ditta Miani, Silvestri e Comp. di Milano, N. 19 carrozze miste di 1ª e 2ª classe con illuminazione a gas;

II) alla Ditta Fratelli Diatto di Torino:

a) N. 24 carrozze di 2ª classe, tipo ordinario, con illuminazione a gas;

b) N. 65 carri a bagaglio a due assi con freno a vite;

III) alle Officine di Savigliano, N. 20 carrozze di 2ª classe a un solo compartimento, per treni locali;

IV) alla Ditta Felice Grondona e C. di Milano, N. 35 carrozze di 3ª classe, tipo ordinario;

V) alla Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche in Napoli, N. 70 carrozze di 3ª classe, tipo ordinario;

VI) alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche (Officine di S. Elena):

a) N. 40 carrozze di 3ª classe, tipo ordinario;

b) N. 30 carri a bagaglio con freno a vite e freno continuo Westinghouse.

><

Nelle gare tenutesi il giorno 18 settembre u. s., per l'aggiudicazione della fornitura di assi montati e di molle diverse, si fecero le seguenti aggiudicazioni, confermate dal R. Ispettorato Generale:

Molle.

Tassara Filippo, N. 400 molle a balestra e 500 molle a spira;

Bochumer Verein, N. 600 molle a balestra;

Valère Mabille di Mariemont, N. 1400 molle a balestra e 2500 a spira;

A. Raggio e Ratto, Genova, N. 1560 molle a balestra;

Tassàra Filippo e Figli, Voltri, N. 1955 molle a spira.

Assi montati.

Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech, di Savona, N. 632 assi montati;

Aciéries du Rhin, Ruhrort, N. 330;

Bochumer Verein, N. 200;

Nicaise e Deleure de la Louvière, N. 800.

><

In base ai risultati di altre gare tenute presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta Bruno Luigi, di Cotrone, i lavori di impianto della fermata Sellia al Km. 278,632 della linea Taranto-Reggio, col ribasso del 10.25 p. 0|0;

Alla Ditta Lepori Leopoldo, di Colle Salvetti, i lavori d'ampliamento del piazzale nella stazione di Pisa, P. N., per l'esercizio a doppio binario della tratta Pisa Centrale-Pisa P. N., col ribasso del 12.50 p. 0|0;

Alla Ditta Gervaso Giuseppe, di Valenza, i lavori di costruzione di un pennello, a difesa della sponda destra del fiume Po, presso Valenza, col ribasso del 20 p. 0|0.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo.:

L. 37,529 per opere murarie in stazione di Capua in dipendenza della linea direttissima Roma-Napoli;

L. 31,090 per completamento della stazione di Capua in dipendenza della direttissima Roma-Napoli;

L. 17,296 per fornitura e posa in opera di pietrisco fra Casalnuovo e Napoli, sulla linea Roma-Napoli;

L. 2,147 per costruzione d'un muro a secco al piede dell'argine stradale presso la stazione di Napoli;

L. 2,284 per spianamento e livellazione della piattaforma nel 2° binario della linea Roma-Napoli, dal Km. 252 alla stazione centrale di Napoli;

L. 540 per sostituzione di una gru idraulica, vecchio tipo, con altra di tipo Lombardo in stazione di Napoli;

L. 26,208 per costruzione di muretti di chiusura su varie tratte della linea Roma-Napoli;

L. 1,020 per ricostruzione del vôlto a un ponticello fra le stazioni di Simmeri e Catanzaro-Marina (linea Taranto-Reggio;

L. 3,650 per lavori supplementari in stazione di Sicignano, resi necessari dall'innesto della linea di Castrocucco;

L. 11,900 per la ricostruzione del ponte 1° di Pietralata al Km. 301,198.50 della linea Cecina-Volterra.

><

Con recente Decreto Ministeriale, venne autorizzato l'impegno di L. 53,890 sul fondo delle nuove costruzioni, per costruzione di muretti di chiusura lungo il tronco Roccasecca-Arce, della linea Roccasecca-Avezzano.

Il lavoro è affidato, a rimborso di spesa, alla Società esercente la Rete Mediterranea.

><

Tariffe.

Con Decreti 30 settembre scorso, dei Ministri pei Lavori Pubblici e per l'Agricoltura, Industria e Commercio, vennero approvati:

a) una nuova tariffa speciale temporanea (N. 230) a p. v., in via d'esperimento, e pel periodo di un anno, pel trasporto a vagone completo del vino guasto destinato alla distillazione;

b) modificazioni alla nomenclatura delle tariffe vigenti per le canne, i giunchi ed i bastoni.

><

Approvazione di contratti colla Mediterranea.

Nella seduta del Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo, tenutasi il 5 andante, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1° colla Ditta De Sanna Roberto, di Napoli, per fornitura di tonnellate 1800 di carbone fossile da forni;

2° colla Ditta Ferrino Cesare, di Torino, per fornitura di 200 copertoni per carri da merce;

3° colla Ditta Raggio e Ratto, di Genova, per fornitura di Kg. 140,000 di acciaio per molle da locomotive e veicoli;

4° colla Ditta Perlasca Vincenzo, di Cernobbio, per risanamento della massicciata sulla tratta Camerlata-Chiasso;

5° colla Ditta Tacito Schmudts, di Firenze, per fornitura di Kg. 15,000 di sevo di bue;

6° colla Ditta Comi Antonio, di Lomello, per appalto lavori di ricostruzione del ponticello sulla roggia Gattinara, alla progressiva 32,450 della linea Alessandria-Mortara;

7° colla Ditta Miani, Silvestri e C., di Milano, per fornitura di un apparecchio per alzare le locomotive per le Officine dei Granili a Napoli.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei L. P.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Lavori addizionali per l'esercizio del 3° tronco Sante Marie-Celano nella ferrovia Roma-Solmona.

2. Proposta per deviare la ferrovia Bologna-Pistoia in corrispondenza del rilevato Scappucci, al chilom. 86 + 230.

3. Progetto di consolidamento della frana fra i chilometri 140 + 780 della linea Napoli-Metaponto.

4. Progetto d'appalto del tronco Piadena-Avola nella ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

5. Progetto per la costruzione di diciassette case cantoniere lungo la linea Verona-Venezia.

6. Progetto di una galleria in corrispondenza alla trincea Lastrucci lungo il tronco Montorsoli-Firenze, della ferrovia Faenza-Firenze.

7. Progetto di galleria artificiale lungo Il tronco S. Piero a Sieve-Vaglia, nella ferrovia Faenza-Firenze.

8. Progetto di consolidamento della trincea al chilometro 281 + 400, lungo la linea Terontola-Firenze.

9. Perizia per lavori di miglioramento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Sedico-Bribano, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso.

10. Domanda per aumentare il numero delle vetture nei treni della tramvia a vapore Firenze-S. Donnino.

11. Progetto per la strada d'accesso dal Comune di Volvera alla nuova stazione di Airasca-Cavallermaggiore.

12. Perizia per la costruzione di fossi di guardia sul ciglio delle trincee lungo il tronco Attigliano-Montefiascone, nella fervovia Viterbo-Attigliano.

13. Dichiarazione di pubblica utilità per lo impianto di una fermata al chilom. 241 + 458 fra Cotrone e Cutro, lungo la linea Taranto-Reggio.

14. Composizione dei treni della tramvia a vapore S. Bonifazio-Lonigo-Bologna.

15. Progetto di massima di piazzale per impianto di binario ferroviario al porto nuovo di Bari.

16. Progetto definitivo del 1° tronco Napoli-Cercola, della ferrovia Napoli-Ottaiano.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — Il 15 ottobre, alle ore 10 antimerid., presso la Direzione Generale dalla Società in Milano, si procederà all'asta per la fornitura di:

N. 1929 colonnette o pilastrini di pietra per cancellate;
» 1900 specchi di cancellata fissa per chiusura delle stazioni;
» 2 gru di pesi fisse della portata di 6 tonnellate;
» 2 piatteforme girevoli in ferro, ghisa, acciaio e bronzo (V. pagine *Annunzi*).

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 24,240 per la sistemazione di manufatti lungo le linee Milano-Piacenza e Piacenza-Bologna;

2. L. 1230 per l'impianto di cancellate in ferro a chiusura degli anditi di uscita nelle stazioni di Piacenza, Parma, Reggio e Modena;

3. L. 13,540 per lavori di completamento nel tronco Avezzano-Solmona.

Ferrovia Lecco-Como. — La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche rimase aggiudicataria definitiva della fornitura di n. 22 deviatoi con cuore in acciaio fuso capovolgibili e relative cassette di manovra con discofanale, per l'armamento delle stazioni comprese tra Valmadrera ed Albate-Trecallo, per l'importo netto di L. 24,994.75.

Ferrovia del Sempione. — In seguito al voto favorevole della Camera di Commercio di Genova e della Società generale degli interessi commerciali e industriali sulla convenienza di promuovere la costruzione della strada ferrata del Sempione, la Giunta municipale della stessa città ha deliberato di fare istanza al Governo, perchè voglia appoggiare l'esecuzione di quest'opera, partecipando nella spesa relativa.

Pubblichiamo sul proposito la seguente lettera diretta, in data del 20 settembre 1888, dal Presidente di quella Camera di Commercio al Ministro dei Lavori Pubblici:

« A Sua Eccellenza
« il Ministro dei Lavori Pubblici — Roma.

« La Camera di Commercio si è, fino dal 1880, interessata del progetto per l'apertura di un nuovo valico alpino attraverso il Sempione, considerando l'utilità che da esso poteva aspettarsi l'Italia in generale e Genova in particolare. Per Genova la ferrovia del Sempione serve ad un ravvicinamento colla Svizzera occidentale, mercè il quale potrebbe lottare in questa parte vantaggiosamente contro Marsiglia. Uguale ravvicinameuto si avrebbe altresì con Parigi e Calais. Per Milano, e con essa quasi tutta l'Italia, il guadagno sarebbe assai maggiore; perchè la distanza dalla detta città si abbrevierebbe di 90 chilom. per Ginevra, di un centinaio di chilom. per la restante Svizzera occidentale e Parigi, di chilom. 150 per Calais.

« La Camera dimostrava inoltre essere preferibile questa ferrovia all'altra pel Monte Bianco, pur essa progettata, perchè questa, nonostante che diminuisca la distanza tra Genova e Ginevra, ci conduce nella Valle francese dell'Arve e per conseguenza ci mette sotto il dominio delle tariffe francesi, come succede ora per il passaggio del Cenisio nella Valle dell'Arc.

« Il Monte Bianco non sarebbe che una porta aperta alla Francia per venire in Italia ed una porta chiusa a noi per andare nella Svizzera; mentre pel Sempione noi vi possiamo andare benissimo con maggiore brevità che per il Cenisio ed il Monte Bianco medesimo.

« Per questo motivo la Camera riteneva che la ferrovia del Sempione riuscirebbe utile per l'Italia e per Genova; ma era ed è sua opinione che dovrebbe rifiutarsi qualsiasi concorso del Governo nella costruzione della nuova ferrovia, quando non avesse per condizione un'ingerenza dell'Italia nelle tariffe da applicarsi per l'esercizio della linea, e non venisse assicurato, per riguardo alle tariffe, il trattamento della nazione più favorita su tutti i percorsi ferroviari del territorio svizzero; onde evitare quegli artifici nei prezzi dei trasporti, che riescono a far scomparire i beneficii delle minori distanze, e che, applicati alla ferrovia del Sempione, potrebbero annullare i vantaggi che da essa se ne aspettava, come ce ne dànno un esempio le disillusioni patite a riguardo dei valichi del Cenisio e del Gottardo.

« Ora che il Comitato per la ferrovia del Sempione si adopera attivamente per attuarne il progetto, il sottoscritto sottopone all'illuminato giudizio della S. V. il parere della Camera sulla utilità del progetto medesimo e sulle condizioni a cui dovrebbe essere subordinato il concorso del Governo. « *Presidente*: G. MILLO ».

Ferrovia Verona-Caprino. — I lavori di questa linea, la quale conta cinque tronchi: Verona-Parma, Parma-San Pietro Incariano, San Pietro Incariano-Pontone, Pontone-Fenilone, Fenilone-Caprino, sono proseguiti con sufficiente solerzia. Per l'armamento della linea sono già disposti nei vari cantieri i materiali metallici; per la massicciata è in corso di approvvigionamento la ghiaia.

Ferrovia Belluno-Perarolo. — Il Consiglio comunale di Pieve del Cadore, interessatissimo pel bene e pel rinascimento di quella alpestre regione, ha di recente approvato il piano di riparto della spesa per la costruzione della ferrovia Belluno-Perarolo, allestito dall'ing. Orio di Venezia.

Questa notizia è accompagnata dalle seguenti osservazioni della *Riforma*, a cui ci associamo:

« Non è nostro còmpito entrare in dettagli su questo argomento, perchè il riparto della spesa riguarda soltanto interessi locali; a noi basta rilevare l'importanza dell'opera che si vuole costruire, il bene che essa apporterà al paese, la necessità che il Cadore venga legato al mondo civile mediante la ferrovia, il desiderio nostro ardentissimo che nulla si trascuri di quanto può diventare essenziale per la difesa di tutta Italia.

« Bene ha fatto il Consiglio comunale di Pieve del Cadore nel non arrestarsi davanti ad alcuna difficoltà: la via da esso scelta è la sola che potrà dare al Cadore la ferrovia.

« Il Governo del Re desidera che quella linea sia costruita, ma esso non potrebbe mai costruirla a tutte spese dello Stato perchè nol consentono le finanze nazionali, perchè nol consente un principio oggimai adottato per le ferrovie di quarta categoria, anche se hanno carattere militare.

« Noi dunque non dubitiamo che tutti i Consigli comunali del Cadore, del Longarone e dell'Alpago accetteranno il predetto piano di riparto, perchè in tal modo provvederanno al bene di quelle contrade, al bene generale ed acquisteranno la gratitudine del paese tutto ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — La questione del traforo del Sempione, di così lunga e difficile soluzione, par sia per entrare in una nuova fase. Il Ministro francese del commercio ed industria, Pierre Legrand, ha dato incarico ad un ingegnere di recarsi in Svizzera ed in Italia per istudiarvi il progetto del traforo in rapporto alle relazioni commerciali della Francia.

Ferrovie inglesi. — *Statistica del 1887.* La consueta statistica del « Board of Trade » ci apprende che alla fine del 1887 la lunghezza della rete, comprendendovi le linee a doppio binario e quelle a binario semplice, misurava 19,578 miglia (metri 1609 il miglio), con un aumento di 240 miglia sull'anno precedente.

Circa 10,000,000 di lire sterline furono aggiunti, durante l'anno, al capitale autorizzato, che toccò perciò la cifra di 951,000,000 di lire, delle quali, 845,971,654 erano versate. Il capitale per miglio di ferrovie in esercizio ammonta ora a 43,210 lire sterline; la maggior cifra che si conosca, e superiore di 400 lire sterline a quella del 1886.

I prodotti aumentarono a 71,000,000 di lire sterline, segnando un maggior incasso di 1,350,000 su quelli del 1886. Questo aumento, il maggiore che siasi mai ottenuto, eccetto che nel 1883, si divide in 350,000 lire sterline per il trasporto dei viaggiatori, e 1,000,000 per il trasporto delle merci. I prodotti per treno-miglio furono uguali a quelli ottenuti negli anni precedenti, ossia lire 6 contro 7.05 del 1874. Il coefficiente di esercizio è sempre di 52 contro 55, raggiunto nel 1874.

I prodotti netti elevaronsi a 33,800,000 lire sterline, ossia 806,000 di più che nel 1886. Questi prodotti netti, rapportati al capitale versato, si ragguagliano al 4 p. 0|0, contro il 3.99 nel 1886 ed il 4.74 nel 1872. Ed è certamente poco soddisfacente il dover constatare che 45,891,000 lire sterline del capitale ordinario non hanno fruttato alcun interesse contro 43,510,000 lire sterline di capitale nell'anno 1886.

Ci riserbiamo di ritornare più ampiamente, come di consueto, ogni anno, su questi cenni riassuntivi delle Strade Ferrate della Gran Beettagna per l'anno 1887; ed intanto, per norma di coloro che vogliano confrontarli colle notizie del 1886, rammentiamo che un accurato studio statistico sull'anno medesimo abbiamo pubblicato nel N. 2 del corrente anno.

Ferrovie russe. — *Rete del Caucaso.* Il Ministero delle vie e comunicazioni decise di completare la rete ferroviaria del Caucaso colla continuazione di queste 6 linee: 1ª la linea che attraverserà la catena principale e riunirà a Satchakin-Tchele le ferrovie caucasee a quelle transcaucasee; questa linea sarà di 184 chilometri; 2ª 73 chilometri, da Mikhailovo a Akhaltzykh, attraverso la gola di Borjome; 3ª 215 chilometri, da Tiflis ad Alessandropoli per Dukoborie; 4ª 83 chilometri, da Alessandropoli a Kars; 5ª 76 chilometri, da Parghed a Ardagan; 6ª 125 chilometri, da Alessandropoli a Trevan.

Le spese per le costruzioni di questi 756 chilometri, complessivamente, sono valutate a 47,574,584 rubli (circa 120 milioni di lire).

Ferrovia del Congo. — Di questa ferrovia, da Matadi a Stanley-Pool, per circa 350 chilometri, abbiamo riferito assai ampiamente nel N. 36 (*Ferrovie in Africa*), confrontandone specialmente i dati tecnici con quelli della ferrovia del Congo portoghese, da San Pietro di Loanda ad Ambaca. Sulla prima possiamo ora aggiungere i seguenti brevi cenni, desunti da notizie trasmesse da Bruxelles al *Times*. Gli studi preliminari sono quasi terminati; la ferrovia, lunga 350 chilometri, a scartamento di m. 0.75, incomincierà da 7 metri sul livello del mare, per alzarsi gradatamente sino a 60 metri.

La prima ferrovia in China. — Nel N. 32 abbiamo data la descrizione di un treno di lusso, imbarcato a Marsiglia la prima settimana di agosto e destinato all'imperatore della China.

Annunciasi ora che la ferrovia costrutta per tale treno, da Tien-Tsin ad un casino del Vicerè, è compiuta e sarà quanto prima inaugurata. Essa misura 6 chilometri di lunghezza, ed ha lo scartamento di m. 0.80. È armata con rotaie sistema Vignole, che pesano 15 chilogrammi al metro lineare.

Delle vetture non riparliamo, dopo quanto ne abbiamo detto nel N. 32; accenniamo piuttosto che la locomotiva-tender è a quattro ruote accoppiate.

Notizie diverse

Società Anonima Italiana Ausiliare — Le Società Anonima Italiana Ausiliare di strade ferrate, tramwia e lavori pubblici, tenne il 29 scorso settembre in Torino, nella sede sociale, l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti. Questa fu presieduta dall'ingegnere comm. Fenoglio, presidente del Consiglio d'Amministrazione. Le azioni rappresentate erano 1410.

Il presidente dell'assemblea, dopo constatata la regolarità della convocazione, diede lettura della relazione degli amministratori.

La relazione assicura che, senza slanci pericolosi, ma con passo lento e sicuro, la Società procede nella via del progresso. Meglio ordinate sempre le officine, più regolare l'andamento del lavoro, più soddisfacenti i risultati. Nell'annata sociale, chiusa al 30 giugno 1887, la produzione dello stabilimento, con notevole aumento su quella delle precedenti annate, rilevò a lire 1,787,577.62. Nell'esercizio 1887-88 questa cifra si è ancora notevolmente superata. Si ha un totale di lire 2,315,424.66, nelle quali il materiale Legrand e le caldaie De Naeyer figurano per mezzo milione. Le ordinazioni non vennero tutte esaurite e, se a quelle che erano ancora ad eseguire al 30 giugno 1888 si aggiungono le altre ottenute dal luglio al giorno d'oggi, si ha un totale di lavoro rilevante, tale da dare di per sè alimento di vita allo stabilimento. E ciò senza tener conto di quei lavori che alla Società Ausiliare ha passato e passerà man mano la Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

Gli amministratori, dopo di aver mandato una parola di ringraziamento alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per l'appoggio di cui è larga alla Società Ausiliare, ed una parola di elogio al solerte ed intelligente amministratore delegato ing. Moreno, sottopongono alle discussioni ed al voto dell'assemblea il bilancio dell'esercizio decorso. Approvandosi il bilancio, rimarrà anche approvato il riparto degli utili nella conformità seguente:

Al fondo di riserva	L.	5,795 80
Agli azionisti per dividendo . .	»	50,000 00
In conto nuovo	»	2,162 26
Totale	L.	57,958 06

Lettosi il bilancio e la relazione dei sindaci, pienamente favorevole, l'assemblea approvò alla unanimità la relazione del Consiglio di Amministrazione ed il bilancio dello scorso esercizio, col proposto riparto utili.

Si procedette infine alla nomina degli amministratori e dei sindaci. Vennero eletti a quasi unanimità:

Amministratori. — Avv. Bartolomeo Gianolio, Meano ingegnere Cesare.

Sindaci. — Ing. Alberto De Fernex, avv. Bartolomeo Casalegno, cav. Ernesto Fasola.
Sindaci supplenti. — Boggio Antonio, Collino cav. Enrico.

La Cassa pensioni per gli impiegati ferroviari. — L'egregio comm. avv. Nobili Nicolò, presidente della Cassa pensione delle ex ferrovie Romane, a cui fu affidato il difficile incarico, dal Consiglio d'amministrazione, compilò lo schema del nuovo Statuto *pel riordinamento delle casse pensioni.* Questo schema, con lievi emendamenti di forma, fu approvato dai rispettivi Consigli, ed ora se ne attende la sanzione amministrativa e governativa.

I vantaggi che risentiranno gli impiegati, loro vedove ed orfane sono rilevanti.

1. L'impiegato ha diritto alla pensione di 9|10 sul versato con 25 anni di servizio e 55 d'età;
2. Alla vedova 60 0|0 sui 9|10;
3. Alla vedova coi figli minorenni 75 0|0, id.;
4. A più orfani 50 0|0, id.;
5. Ad un orfano 25 0|0, id.;
6. Riscatto del tempo passato sotto le armi ecc.

La Società delle Ferrovie Complementari. — Il fallimento di questa Società sembra destinato a rilevare non solo gravi irregolarità amministrative ma dei veri scandali.

Si parla di ferrovie prese a costruire a *forfait* per un prezzo quattro volte inferiore a quello che costarono ad opera compiuta.

Certo che non solo il capitale sociale di 4 milioni non esiste più, ma i creditori non hanno alcuna speranza di realizzare nulla.

Libri, registri, carte, sono stati tutti sequestrati per ordine del procuratore del Re.

Il Consiglio d'amministrazione è difeso dall'avv. Bonacci.

Gli azionisti sono rappresentati dall'on. Tajani.

Movimento dei viaggiatori tra l'Inghilterra ed il continente. — È una statistica che deve certamente destare la curiosità, tanto più che generalmente credesi molto importante un tale movimento.

Or bene da una statistica compilata dal 1860 risulta che la traversata da Douvres a Calais — la più frequentata — ora non oltrepassa di molto il numero di 200,000 viaggiatori per anno.

Nel 1860 i passeggieri non furono che 75,922; nel 1865 furono 123,053; nel 1867, anno dell'Esposizione di Londra, furono 200,156. Nel 1875 furono 212,827; nel 1878, anno dell'Esposizione di Parigi, furono 260,000. Da tale anno la media dei passeggieri fu di 210,000 per anno, eccetto nell'ultimo in cui il numero toccò a 235,695.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PAGAMENTI — ESTRAZIONI.

La *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 27 settembre, n. 229, pubblica la distinta delle obbligazioni della cessata Società delle Strade ferrate Romane, passate a carico dello Stato, comprese nell'estrazione annuale avvenuta il 10 e 13 settembre u. s.

Distinta complessiva.

N. 95 Obbligazioni delle Ferrovie Livornesi - Serie A
» 33 » » » - » B
» 321 » » » - » C
» 458 » » » - » D[1]
» 596 » » » - » D[2]

Le suddette obbligazioni cesseranno di fruttare a tutto dicembre 188 ed il rimborso alla pari del capitale avrà luogo dal 1° gennio 1889.

N. 63 Obbligazioni della Ferrovia Lucca-Pistoia - Emissione 1856
31 » » » - » 1858
73 » » » - » 1860

Queste obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto febbraio 1889 e il rimborso alla pari del capitale comincierà dal 1° marzo 1889.

N. 18 Obbligazioni Strada Ferrata Centrale Toscana ed Asciano-Grosseto - Serie A
» 52 » » » - » B
» 55 » » » - » C

Queste cesseranno di fruttare con tutto dicembre c. a., ed il rimborso alla pari del capitale, unitamente al premio di L. 200 (dedotta la ricchezza mobile in L. 26.40), comincierà col 1° gennaio 1889.

N. 3738 Obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane.

Le obbligazioni comuni cesseranno di fruttare a tutto il 31 dicembre 1888 ed il rimborso avrà principio dal 1° gennaio 1889.

Tutti i suddetti pagamenti saranno effettuati dalla Cassa Centrale del Debito Pubblico e dalle Tesorerie provinciali di Livorno e Firenze; però i pagamenti delle obbligazioni della Strada Ferrata Centrale Toscana ed Asciano-Grosseto, oltre alle sopracitate Tesorerie, si faranno anche da quelle di Genova, Siena, Milano e Torino.

Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza. — A partire dal 1° ottobre sarà pagata a ciascuna Azione il dividendo dell'anno 1887, in L. 25, più gli interessi primo semestre 1887 in L. 12.50.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Settembre 29.	Ottobre 6
zioni	Ferrovie	Meridionali	L. 797	795.50
»	»	Mediterranee	» 660	628.50
»	»	Sicule	» —	—
»	»	Sarde (preferenza)	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 410	395
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 540	540
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara-Seregno	» 251	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 326	321
»	»	» 2ª emiss.	» 312	312
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 327	320.50
»	»	Sarde, serie *A*	» 318.25	312
»	»	» serie *B*	» 314	314
»	»	» 1879	» 314.50	310
»	»	Pontebba	» 470	470
»	»	Nord-Milano	» 269	269
»	»	Meridionali Austriache	» 308	305.50

CONVOCAZIONI.

Ferrovia Suzzara-Ferrara. — Assemblea generale straordinaria pel 25 corr., ore 1 pom., in Milano, coll'ordine del giorno seguente: « Autorizzazione all'emissione delle obbligazioni per l'importo di L. 2,500,000 ed approvazione del corrispondente piano di ammortizzazione ».

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cremona (10 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una difesa in buzzoni di ciottoli e buzzoni di terra, onde arrestare la corrosione lungo la sponda golenale sinistra del Po, nel tratto situato mediamente a m. 1200 a monte del ponte in ferro, in costruzione, pel servizio della strada provinciale Cremona-Piacenza e della ferrovia Borgo San Donnino-Cremona. Importo L. 253,490. Cauz. provvisoria L. 12000. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in 150 giorni.

Deputazione Provinciale di Ravenna (11 ottobre, ore 12 mer., fatali). — Appalto dei lavori di manutenzione della strada provinciale Emilia per il quinquennio 1889-1893. Importo annuo ridotto L. 9773.77 (V. N. 39 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Salerno (18 ottobre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del rivo Santa Marina, dal Molino Trienga alla sua confluenza nel rivo Palazzo (m. 6480), non che del canale Nunziante (m. 2572.70). Importo ridotto L. 210,947.51 (V. N. 32 e 35 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Ascoli-Piceno (19 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione del tronco di strada provinciale di serie N. 25, compreso fra il ponte sul fosso dell'In-

ferno e la sponda del torrente Indaco (m. 9235.94). Importo ridotto L. 258,011.60 (V. N. 34 del *Monitore*).

Ministero dei L. Pubblici e Prefettura di Campobasso (19 ottobre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto per la costruzione di una variante all'ultimo tratto della strada provinciale di 1ª serie, N. 13, da Petrella per Pal ata alla ferrovia Adriatica, compresa fra il ponticello sotto la Masseria Felicione e la nuova stazione ferroviaria da costruirsi presso l'attuale casello N. 208 (metri 7181). Importo L. 200,730. Cauz. provv. L. 10,000. Cauz. definitiva il decimo. Fatali a giorni 15 (V. N. 34 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Girgenti (19 ottobre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere per la costruzione e sistemazione del 2° tronco della strada provinciale N. 66, compreso fra il Burrone della Portella e l'abitato di Licata (m. 12321.10). Importo ridotto L. 222,576.90 (V. N. 34 del *Monitore*).

Id. id. (19 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere per la costruzione e sistemazione del 3° tronco della strada provinciale N. 147, compreso fra S. Giovanni Gemini e S. Stefano Quisquina (m. 18506). Importo ridotto L. 429,523.39 (V. N. 34 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Messina (20 ottobre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della 2ª parte del 3° tronco della strada provinciale N. 53, da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo, compresa fra l'abitato di Castellumberto e quello di Ucria. Importo ridotto lire 310,728.99 (V. N. 35 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale di Roma (20 ottobre, ore 11 ant., definitivo). — Appalto per la prosecuzione della strada consorziale Empolitana (Braccio) dal termine del tratto già costrutto sotto Canterano fino all'incontro della provinciale Sublacense, a metri 365.00 prima del ponte Lucidi (m. 4531.18). Importo ridotto L. 100,777.42 (V. N. 35 e 37 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza (20 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 29, da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita, compreso fra gli abitati di Rocca Imperiale e Canna, esclusa la traversa nell'abitato di Canna, (m. 11,414.50). Importo ridotto L. 321,904.18 (V. n. 36 del *Monitore*).

R. Prefettura di Genova (22 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del 2° tronco della strada comunale obbligatoria alla nazionale n. 36 Genova-Piacenza presso Cavassolo, compreso fra Cavassolo Superiore e Piedirosso, in territorio del comune di Rosso (m. 5,753.12). Importo L. 164,500. Cauzione definitiva L. 12,000. Lavori compiuti in tre anni. Fatali a giorni 15.

Direzione del Genio Militare di Torino (25 ottobre, ore 3 pom. unico e definitivo). — Appalto pel completamento dell'ala di ponente della Caserma Perrone, costruzione di due scuderie ed altri fabbricati nel cortile a mezzogiorno della Caserma stessa per l'acquartieramento di 2 squadroni di cavalleria in Novara. Importo L. 250,000. Cauzione L. 25,000. Lavori compiuti in giorni 400.

Municipio di Marsala. — Col 31 corrente scade il termine fissato per concorrere all'appalto per la costruzione di un edificio scolastico, il cui importo è calcolato in L. 300,000 circa.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e ponitura in opera di *due Cancelli* per la Stazione della Funicolare a Chiaia, in Napoli, per conto della Banca Tiberina.

Genio Militare di Roma. — L'appalto dei lavori di costruzione del Poligono per il 15° Reggimento d'Artiglieria (da Fortezza) nei terreni di proprietà demaniale adiacenti al Macao, fu aggiudicato al signor Carlo Rinaldi per L. 72,076 (V. n. 37 del *Monitore*).

Genio Militare di Torino. — L'appalto dei lavori di sistemazione parziale del fabbricato S. Marcellino ad uso del Distretto Militare di Torino, venne aggiudicato ai signori Fratelli Faia per L. 49,910 (V. n. 37 del *Monitore*).

Municipio di Milano. — L'appalto per la costruzione del fabbricato in via Bergamini, per l'ampliamento degli uffizi delle Regie Preture di Mandamento, venne aggiudicato ai signori Sassi Mattia e Sellini Gaetano col ribasso del 28.90 0[0 su L. 100,000 (V. n. 37 del *Monitore*).

Prefettura di Vicenza. — L'appalto dei lavori di manutenzione della strada nazionale, n. 12, detta Vallarsa, da Torrebelvicino al confine Austro-Ungarico, sul piano della Fugazza, andò deserto (Vedi n. 37 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1888-89. — *Dal 21 al 30 Settembre 1888.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	**4024**	**4001**	+ **23**	**561**	**527**	+ **34**
Media	**4024**	**4001**	+ **23**	**538**	**524**	+ **14**
Viaggiatori.	1.462.409 20	1.306.301 81	+ 156.107 39	41.508 11	43.007 '98	— 1.499 87
Bagagli e Cani	68.578 94	56.549 37	+ 12.029 57	825 91	1.190 63	— 364 72
Merci a G.V. e P. V. accelerata	456.551 39	321.494 14	+ 135.057 25	7.990 11	5.717 61	+ 2.272 50
Merci a P. V.	1.572.939 85	1.695.341 94	— 122.402 09	34.725 57	31.969 61	+ 2.755 96
TOTALE .	3.560.479 38	3.379.687 26	+ 180.792 12	85.049 70	81.885 83	+ 3.163 87

Prodotti *dal 1° Luglio al 30 Settembre 1888.*

Viaggiatori.	13.184.658 28	12.540.991 23	+ 643.667 05	362.270 27	434.946 64	— 72.676 37
Bagagli e Cani	560.896 86	539.599 67	+ 21.297 19	6.505 34	12.028 78	— 5.523 44
Merci a G. e P. V. accelerata .	2.807.474 43	2.618.813 24	+ 188.661 19	47.290 79	45.037 70	+ 2.253 09
Merci a P. V.	13.810.956 84	13.481.955 94	+ 329.000 90	301.135 45	281.070 43	+ 20.065 02
TOTALE .	30.363.986 41	29.181.360 08	+1.182.626 33	717.201 85	773.083 55	— 55.881 70

Prodotto per chilometro.

della decade	884 81	844 71	+ 40 10	151 60	155 38	— 3 78
riassuntivo	7.545 72	7.293 52	+ 252 20	1.333 09	1.475 35	— 142 26

(1) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 26ª Decade — dall'11 al 20 Settembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1888	1.307.466 94	48.620 90	432.944 74	1.355.849 73	43.073 59	3.187.955 90	3.984 00	800 19
1887	1.354.797 38	59.797 44	380.831 65	1.288.825 05	31.626 04	3.115.877 56	3.980 00	782 88
Differenze nel 1888	— 47.330 44	— 11.176 54	+ 52.113 09	+ 67.024 68	+ 11.447 55	+ 72.078 34	+ 4 00	+ 17 31
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1888	27.309.113 09	1.234.369 89	8.368.380 38	31.991.014 81	963.242 32	69.866.120 49	3.982 50	17.543 28
1887	26.474.431 88	1.241.176 02	7.626.988 15	31.191.675 39	1.002.124 85	67.536.396 29	3.980 00	16.968 94
Differenze nel 1888	+ 834.681 21	— 6.806 13	+ 741.392 23	+ 799.339 42	— 98.882 53	+ 2.329.724 20	+ 2 50	+ 574 34
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1888	92.695 90	1.523 35	10.892 60	66.742 35	1.848 60	173.702 80	974 89	178 18
1887	76.588 55	2.003 06	6.239 54	37.548 87	241 77	122.621 79	804 00	152 51
Differenze nel 1888	+ 16.107 35	— 479 71	+ 4.653 06	+ 29.193 48	+ 1.606 83	+ 51.081 01	+ 170 89	+ 25 67
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1888	1.350.138 50	30.415 27	165.090 88	1.073.954 99	42.985 05	2.662.584 69	840 17	3.169 10
1887	1.211.171 09	29.463 76	123.688 62	838.332 94	44.452 18	2.247.108 59	735 81	3.053 93
Differenze nel 1888	+ 138.967 41	+ 951 51	+ 41.402 26	+ 235.622 05	— 1.467 13	+ 415.476 10	+ 104 36	+ 115 17

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	6.764 25	4.642 55	+ 2.121 70	79.587 25	63.600 40	+ 15.986 85
Merci	812 70	794 15	+ 18 55	16.047 00	14.848 00	+ 1.199 00
Introiti diversi	114 45	99 30	+ 15 15	2.956 85	3.115 25	— 158 40
Totali	7.691 40	5.536 00	+ 2.155 40	98.591 10	81.563 65	+ 17.027 45

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

8ª Decade — Dall'11 al 20 Settembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	100.877 63	1.267 13	12.264 78	121.467 23	2.793 46	238.670 23	609 00	391 90
1887	75.134 79	823 85	8.853 71	101.737 26	1.957 25	188.506 86	606 00	311 07
Differenza nel 1888	+ 25.742 84	+ 443 28	+ 3.411 07	+ 19.729 97	+ 836 21	+ 50.163 37	+ 3 00	+ 80 83
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE				
1888	820.490 38	15.332 85	120.152 86	804.206 79	13.938 25	1.774.121 13	609 00	2.913 17
1887	533.890 77	10.215 32	92.407 86	712.644 22	15.445 69	1.364.603 86	606 00	2.251 82
Differenza nel 1888	+ 286.599 61	+ 5.117 53	+ 27.745 00	+ 91.562 57	— 1.507 44	+ 409.517 27	+ 3 00	+ 661 35
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1888	4.297 76	52 49	300 00	1.795 58	34 10	6.480 10	64	101 25
1887	2.860 21	31 05	309 19	1.091 14	18 25	4.309 84	62	69 51
Differenza nel 1888	+ 1.437 55	+ 21 44	— 9 02	+ 704 44	+ 15 85	+ 2.170 26	+ 2	+ 31 74
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE.				
1888	35.388 26	428 49	2.720 63	9.065 83	242 74	47.845 95	64	747 59
1887	23.543 68	363 36	2.628 86	6.570 49	366 16	33.472 55	62	539 88
Differenza nel 1888	+ 11.844 58	+ 65 13	+ 91 77	+ 2.495 34	— 123 42	+ 14.373 40	+ 2	+ 707 71

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. **180** *milioni, versato L.* **135** *milioni*

Strade Ferrate Complementari - Provviste a rimborso di spesa.

Avviso d'Asta.

Nel giorno **15 ottobre 1888,** alle ore **10 ant.**, in Milano, presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta, N. 24 (Palazzo ex Litta), si procederà, dinanzi al Direttore Generale, o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la Costruzione delle Strade Ferrate in data 17 gennaio 1886, n. 3705 (serie 3ª), col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**ASTA** per la fornitura di

N. 1900 (mille novecento) specchi di cancellata fissa per chiusura delle stazioni — da consegnarsi franchi su vagoni in ragione di 732 nella stazione di Teggiano (linea Sicignano-Castrocucco), e di 1168 nella stazione di Vallo (linea Battipaglia-Castrocucco); — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso d'asta, di L. 10,30 (lire dieci e centesimi trenta) per ogni specchio.

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere l'allestimento degli specchi.

La cauzione definitiva sarà di **L. 1960**, da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11, piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso la Sezione di Potenza del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dalle 10 alle 12 ant. e dalle 2 alle 5 pom.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **10 ant.** del giorno **15 ottobre suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di specchi di cancellata fissa per chiusura delle stazioni,** ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sotto-Prefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o di un Ingegnere-Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo-Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 980** nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

Avviso d'Asta.

Nel giorno **15 Ottobre 1888** alle ore **10 ant.** in Milano presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta N. 24 (Palazzo ex Litta) si procederà, dinanzi al Direttore Generale o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la Costruzione delle Strade Ferrate in data 17 gennaio 1886, N. 3705 (Serie 3ª) col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**Asta** per la fornitura di

N. 1929 (Mille novecentoventinove) Colonnette o pilastrini di pietra per cancellate, — da consegnarsi franche su vagoni in ragione di 741 nella Stazione di Teggiano (Linea Sicignano-Castrocucco) e di 1.188 nella Stazione di Vallo (Linea Battipaglia-Castrocucco); — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso d'asta, di L. 12,25 (lire dodici e centesimi venticinque) per ogni colonnetta.

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere l'allestimento delle colonnette.

La cauzione definitiva sarà di **L. 2.360** da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di Banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del Deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11 piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso la Sezione di Potenza del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dalle 10 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **10 ant.** del giorno **15 Ottobre suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto, l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di Colonnette di pietra per cancellate,** ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sottoprefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel Certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 1.180** nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

In una scheda suggellata saranno fissati dal Direttore Generale della Società i limiti massimo e minimo, dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

La fornitura sarà aggiudicata al miglior offerente. È riservato all'Amministrazione il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento d'asta, o di passare ad un secondo esperimento. — I risultati dell'asta saranno dalla Società sottoposti al R. Ispettorato, il quale, entro il termine di 10 giorni, giudicherà se debbansi ritenere come definitivi, o se si debba procedere ad un secondo esperimento sul prezzo della migliore offerta ottenuta. In quest'ultimo caso, il miglior offerente del primo esperimento si intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Chiusa l'asta, saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, meno quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto fino all'aggiudicazione definitiva e dalla costituzione del deposito cauzionale. — L'altro sarà restituito non appena sarà stata pronunziata l'aggiudicazione definitiva dal R. Ispettorato.

Il deliberatario dovrà, entro il termine di 10 giorni dalla data dell'invito, presentare la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la Cassa dei Depositi e Prestiti dello Stato.

Le spese di bollo e registro del contratto saranno a carico dell'assuntore.

Milano, 28 settembre 1888.

LA DIREZIONE GENERALE.

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. **180** *milioni, versato L.* **135** *milioni*

Strade Ferrate Complementari - Provviste a rimborso di spesa.

Avviso d'Asta.

Nel giorno **15 ottobre 1888**, alle ore **3 pom.**, in Milano, presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta, N. 24 (Palazzo ex Litta), si procederà, dinanzi al Direttore Generale o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la costruzione delle Strade Ferrate in data 17 gennaio 1886, N. 3705 (Serie 3ª), col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**ASTA** per la fornitura di

N. 2 (due) piattiforme girevoli in ferro, ghisa, acciaio e bronzo, del diametro di metri 5,50, del peso totale approssimativo di 16.200 chilog. caduna — da consegnarsi franche su vagoni: una nella stazione di Teggiano (linea Sicignano-Castrocucco), l'altra nella stazione di Vallo (linea Battipaglia-Castrocucco); — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso d'asta, di L. 380 (lire trecento ottanta) per tonnellata di mille chilogrammi.

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere l'allestimento delle piattaforme.

La cauzione definitiva sarà di **L. 1.250**, da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di Banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligabligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11, piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso la Sezione di Potenza del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dalle 10 alle 12 ant. e dalle 2 alle 5 pom.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **3 pom.** del giorno **15 ottobre suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto, l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di piattaforme da metri 5,50**, ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sotto-Prefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o Ingegnere-Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore e di un Ispettore-Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo-Servizio delle Costruzioni e della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel Certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 625** nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

Avviso d'Asta.

Nel giorno **15 ottobre 1888** alle ore **3 pom.** in Milano presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta N. 24, (Palazzo ex Litta, si procederà, dinanzi al Direttore Generale o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la costruzione delle Strade Ferrate in data 17 gennaio 1886, N. 3705 (serie 3ª) col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**Asta** per la fornitura di

N. 2 (Due) Gru da pesi fisse della portata di 6.000 chilogrammi, del peso totale approssimativo di 11,700 chilog. caduna, — da consegnarsi franche su vagoni: una nella Stazione di Teggiano (Linea Sicignano-Castrocucco), l'altra nella Stazione di Vallo (Linea Battipaglia-Castrocucco); — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso d'asta, di L. 410 (lire quattrocentodieci) per ogni tonnellata di mille chilogrammi.

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere l'allestimento delle gru.

La cauzione definitiva sarà di **L. 960** da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di Banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del Deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11, piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso la Sezione di Potenza del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dalle 10 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **3 pom.** del giorno **15 ottobre suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto, l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dall'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di Gru da pesi fisse della portata di 6,000 chilogrammi,** ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sottoprefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel Certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 480** nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

In una scheda suggellata saranno fissati dal Direttore Generale della Società i limiti massimo e minimo, dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

La fornitura sarà aggiudicata al miglior offerente. È riservato all'Amministrazione il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento d'asta, o di passare ad un secondo esperimento. — I risultati dell'asta saranno dalla Società sottoposti al R. Ispettorato, il quale, entro il termine di 10 giorni, giudicherà se debbansi ritenere come definitivi, o se si debba procedere ad un secondo esperimento sul prezzo della migliore offerta ottenuta. In quest'ultimo caso, il miglior offerente del primo esperimento si intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Chiusa l'asta, saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, meno quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto fino all'aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale. — L'altro sarà restituito non appena sarà stata pronunziata l'aggiudicazione definitiva dal R. Ispettorato.

Il deliberatario dovrà, entro il termine di 10 giorni dalla data dell'invito, presentare la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la Cassa dei Depositi e Prestiti dello Stato.

Le spese di bollo e registro del Contratto saranno a carico dell'assuntore.

Milano, 28 settembre 1888. **LA DIREZIONE GENERALE.**

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della rete Adriatica.

SERVIZIO dei TITOLI

XXXVIIma **Estrazione** dei **Buoni in Oro** eseguitasi in Seduta pubblica il 1° ottobre 1888. — I buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° gennaio 1889, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole Semestrali non scadute. — Dal 1° gennaio 1889 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da Cinque.

Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.
1	1	5	3354	16766	16770	6751	33751	33755	10331	51651	51655
96	476	480	3373	16861	16865	6768	33836	33840	10339	51691	51695
107	531	535	3617	18081	18085	6783	33911	33915	10346	51726	51730
210	1046	1050	3671	18351	18355	6905	34521	34525	10360	51796	51800
230	1146	1150	3676	18376	18380	6947	34731	34735	10466	52326	52330
265	1321	1325	3735	18671	18675	7072	35356	35360	10521	52601	52605
300	1496	1500	3798	18986	18990	7102	35506	35510	10575	52871	52875
374	1866	1870	3939	19691	19695	7373	36861	36865	10606	53026	53030
379	1891	1895	4039	20191	20195	7399	36991	36995	10658	53286	53290
387	1931	1935	4044	20216	20220	7460	37296	37300	10679	53391	53395
403	2011	2015	4102	20506	20510	7509	37541	37545	10695	53471	53475
550	2746	2750	4165	20821	20825	7580	37896	37900	10735	53671	53675
714	3566	3570	4265	21321	21325	7584	37916	37920	10763	53811	53815
728	3636	3640	4297	21481	21485	7595	37971	37975	11017	55081	55085
774	3866	3870	4326	21626	21630	7623	38111	38115	11085	55421	55425
952	4756	4760	4491	22451	22455	7653	38261	38265	11086	55426	55430
977	4881	4885	4502	22506	22510	7665	38321	38325	11386	56926	56930
982	4906	4910	4658	23286	23290	7701	38501	38505	11399	56991	56995
1034	5166	5170	4712	23556	23560	7783	38911	38915	11462	57306	57310
1123	5611	5615	4777	23881	23885	7806	39026	39030	11606	58026	58030
1281	6401	6405	4782	23906	23910	7817	39081	39085	11695	58471	58475
1322	6606	6610	4787	23931	23935	7879	39391	39395	11698	58486	58490
1355	6771	6775	4820	24096	24100	7954	39766	39770	11725	58621	58625
1370	6846	6850	4912	24556	24560	8020	40096	40100	11728	58636	58640
1396	6976	6980	4990	24946	24950	8041	40201	40205	11734	58666	58670
1471	7351	7355	4997	24981	24985	8058	40286	40290	11759	58791	58795
1506	7526	7530	5154	25766	25770	8342	41706	41710	11762	58806	58810
1550	7746	7750	5163	25811	25815	8489	42441	42445	11827	59131	59135
1578	7886	7890	5179	25891	25895	8526	42626	42630	11889	59441	59445
1587	7931	7935	5183	25911	25915	8728	43636	43640	11902	59506	59510
1668	8336	8340	5255	26271	26275	8744	43716	43720	11957	59781	59785
1740	8696	8700	5262	26306	26310	8803	44011	44015	11990	59946	59950
1920	9596	9600	5373	26861	26865	8860	44296	44300	11992	59956	59960
1922	9606	9610	5378	26886	26890	8908	44536	44540	12003	60011	60015
1924	9616	9620	5572	27856	27860	8920	44596	44600	12163	60811	60815
1928	9636	9640	5604	28016	28020	8966	44826	44830	12171	60851	60855
2046	10226	10230	5608	28036	28040	9013	45061	45065	12183	60911	60915
2053	10261	10265	5617	28081	28085	9017	45081	45085	12217	61081	61085
2152	10756	10760	5757	28781	28785	9069	45341	45345	12229	61141	61145
2257	11281	11285	5929	29641	29645	9119	45591	45595	12391	61951	61955
2361	11801	11805	5932	29656	29660	9150	45746	45750	12479	62391	62395
2380	11896	11900	6061	30301	80305	9346	46726	46730	12486	62426	62430
2392	11956	11960	6080	30396	30400	9375	46871	46875	12510	62546	62550
2702	13506	13510	6086	30426	30430	9393	46961	46965	12518	62586	62590
2705	13521	13525	6109	30541	30545	9421	47101	47105	12548	62736	62740
2711	13551	13555	6125	30621	30625	9422	47106	47110	12641	63201	63205
2713	13561	13565	6286	31426	31430	9478	47386	47390	12728	63636	63640
2771	13851	13855	6320	31596	31600	9720	48596	48600	12761	63801	63805
2802	14006	14010	6346	31726	31730	9723	48611	48615	12776	63876	63880
2880	14396	14400	6356	31776	31780	9834	49166	49170	12821	64101	64105
2946	14726	14730	6545	32721	32725	9863	49311	49315	12828	64136	64140
2978	14886	14890	6562	32806	32810	9901	49501	49505	12843	64211	64215
2982	14906	14910	6606	33026	33030	9911	49551	49555	12851	64251	64255
3088	15436	15440	6618	33086	33090	9986	49926	49930	12873	64361	64365
3144	15716	15720	6640	33196	33200	10093	50461	50465	12888	64436	64440
3169	15841	15845	6644	33216	33220	10165	50821	50825	12987	64931	64935
3248	16236	16240	6645	33221	33225	10214	51066	51070			
3264	16316	16320	6661	33301	33305	10264	51316	51320			
3327	16631	16635	6725	33621	33625	10278	51386	51390			

(Segue)

Titoli Unitarj

Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
65046	65050	76816	76820	87996	88000	97656	97660	110506	110510	120381	120385
65621	65625	76841	76845	88086	88090	97896	97900	110876	110880	120551	120555
65701	65705	77061	77065	88136	88140	98211	98215	111071	111075	120721	120725
65791	65795	77256	77260	88251	88255	99921	99925	111186	111190	120966	120970
66681	66685	77446	77450	88861	88865	100011	100015	111416	111420	121166	121170
66871	66875	77571	77575	89506	89510	100051	100055	111631	111635	121171	121175
67361	67365	77636	77640	89916	89920	100231	100235	111711	111715	121306	121310
67776	67780	77911	77915	89931	89935	100886	100890	111796	111800	121336	121340
68511	68515	78306	78310	90251	90255	101181	101185	111856	111860	121356	121360
68596	68600	78546	78550	90351	90355	102111	102115	112151	112155	122226	122230
68741	68745	79261	79265	90536	90540	102146	102150	112461	112465	122341	122345
68776	68780	79666	79670	90671	90675	102361	102365	112556	112560	123216	123220
68906	68910	79936	79940	91071	91075	102716	102720	113881	113885	123236	123240
68971	68975	80011	80015	91261	91265	103446	103450	113891	113895	123876	123880
69341	69345	80356	80360	91581	91585	103501	103505	114096	114100	123966	123970
69491	69495	80686	80690	91661	91665	103801	103805	114801	114805	124066	124070
69701	69705	80771	80775	91976	91980	104041	104045	114946	114950	124226	124230
69811	69815	80866	80870	92661	92665	104321	104325	115021	115025	124346	124350
69991	69995	81031	81035	93026	93030	104356	104360	115201	115205	124676	124680
70486	70490	81041	81045	93306	93310	104376	104380	115246	115250	125266	125270
71066	71070	81331	81335	93351	93355	105056	105060	115616	115620	125506	125510
71086	71090	81646	81650	93781	93785	105616	105620	116526	116530	125856	125860
73541	73545	81921	81925	94141	94145	106721	106725	117241	117245	126061	126065
73596	73600	82741	82745	94201	94205	106736	106740	117281	117285	126261	126265
73921	73925	82841	82845	94221	94225	107016	107020	117366	117370	126306	126310
74151	74155	82971	82975	94401	94405	107171	107175	117396	117400	126526	126530
74211	74215	82981	82985	94526	94530	107251	107255	117741	117745	127051	127055
74481	74485	83096	83100	94596	94600	107926	107930	117976	117980	127286	127290
74491	74495	83106	83110	94946	94950	107931	107935	118106	118110	127656	127660
74681	74685	83131	83135	94961	94965	108206	108210	118196	118200	127881	127885
74761	74765	83811	83815	95381	95385	108231	108235	118241	118245	128031	128035
75511	75515	84616	84620	95951	95955	108271	108275	118646	118650	128301	128305
75551	75555	84696	84700	96046	96050	108681	108685	118701	118705	128571	128575
75641	75645	86196	86200	96211	96215	108731	108735	118871	118875	128676	128680
75701	75705	86266	86270	96256	96260	109146	109150	119076	119080	128691	128695
76071	76075	86441	86445	96471	96475	109181	109185	119376	119380	128996	129000
76251	76255	86901	86905	96936	96940	109261	109265	119756	119760	129191	129195
76646	76650	87286	87290	97306	97310	109271	109275	120026	120030	130606	130610
76746	76750	87726	87730	97451	97455	109696	109700	120111	120115	131351	131355

Firenze, il 1° ottobre 1888. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

TORINO, 1883 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXI. Sabato, 13 Ottobre 1888. NUM. 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

IL PORTO DI GENOVA NEL 1887

Movimento del Commercio

Nella seduta tenutasi il 13 scorso settembre dalla Camera di Commercio ed Arti di Genova, la Commissione di Statistica ha presentato una sua Relazione sul movimento del Commercio e della Navigazione di Genova nel 1887 in confronto col 1886; e noi, da questo importantissimo ed accurato resoconto statistico riguardante il primo scalo marittimo dell'Italia — riportatane la parte che chiamiamo nozione generale — riassumeremo in sei prospetti o quadri i dati principali del movimento commerciale.

I. NOZIONE GENERALE. — Il movimento complessivo delle merci, che comprende l'importazione e l'esportazione sia estera che nazionale ed il transito tanto per via di mare quanto per via di terra, è risultato nel 1887 di tonnellate 3,046,667, e cioè tonnellate 2,286,378 dovute al commercio coll'estero, e tonnellate 760,289 al commercio con porti nazionali; mentre nel 1886 raggiunse tonnellate 2,821,954 soltanto, e cioè tonnellate 2,090,492 relative al commercio coll'estero, e tonnellate 731,462 al commercio con porti nazionali. Pertanto nel 1887 si verificò un aumento di tonnellate 224,713, di cui tonnellate 195,886 per il commercio estero e tonnellate 28,827 per il commercio nazionale.

All'aumento del tonnellaggio contribuì, per le merci nazionali, tanto l'importazione quanto l'esportazione; ma per quelle estere mentre si riscontra un aumento nell'importazione di tonnellate 223,919, nell'uscita invece si ebbe una diminuzione di tonnellate 26,119. La maggior importazione proviene specialmente dalla Categoria dei generi coloniali, la quale diede un forte aumento negli zuccheri non raffinati, di cui si fece una straordinaria provvista a motivo dell'aumento del dazio; e dalla Categoria pietre, terre, ecc., nella quale il carbon fossile ha prodotto un aumento di 141,666 tonnellate.

La minore esportazione si effettuò principalmente nella Categoria dei cereali, farine, ecc., in cui il riso diede una minore uscita in confronto del 1886 di tonnellate 14,235; nella Categoria legno e suoi lavori che risultò inferiore di 7,300 tonnellate; e nella Categoria pietre, terre, vasellame, ecc., la quale presenta in confronto del 1886 una diminuzione di tonnellate 4,123.

Il transito, in complesso, è stato inferiore di tonnellate 1,914, ma questa diminuzione è dovuta esclusivamente al transito via di terra, perchè, mentre in quello via di mare vi fu un aumento per quanto di non molta importanza, nel primo si verificò invece una diminuzione di tonnellate 2,319. Fra gli articoli che diedero un minor movimento si nota principalmente il grano con quintali 71,810, ed il petrolio con quintali 40,590.

Il movimento ferroviario delle nostre stazioni, compreso Sampierdarena e le fermate, è stato in arrivi e partenze di tonnellate 2,783,422, con un aumento sul 1886 di tonnellate 237,322.

II. COMMERCIO COMPLESSIVO. — Il commercio complessivo nell'*importazione* comprende tutte le merci estere che furono introdotte in Genova, senza tener conto della ulteriore loro destinazione, cioè, se per consumo nello Stato o per transito. Il commercio complessivo nell'*esportazione* comprende le merci nazionali o nazionalizzate che si spediscono all'estero, nonchè qnelle estere che escono da Genova in transito.

Il movimento complessivo del commercio nel 1887, *importazione-esportazione* e *transito*, ascese, a valore, ad una somma complessiva di L. it. 490,367,754 ed, a peso, a tonnellate 2,286,375; che, confrontato con quello del 1886, dà una differenza in più sul *valore* di L. it. 21,670,237, e sul *peso* di tonnellate 195,886.

VALORE.

Riepilogo		1887	1886
Commercio speciale:			
Importazione . . .	L. it.	376,415,690	340,706,525
Esportazione . . .	»	79,572,955	98,198,183
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare	»	18,343,561	13,756,424
» per via di terra	»	16,035,548	16,036,385
	L. it.	490,367,754	468,697,517

PESO.

Riepilogo		1887	1886
Commercio speciale:			
Importazione	Tonn.	2,074,601	1,850,682
Esportazione	»	115,061	141,180
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare . .	»	13,549	13,144
» per via di terra . .	»	83,167	85,486
	Tonn.	2,286,378	2,090,492

VALORE.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1877 a *valore* . .	L. it.	490,367,754
Id. id. nel 1886 *a valore*	»	468,697,517
Differenza in *più* nel 1887	L. it.	21,670,237

PESO.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1887 a *peso*	Tonn.	2,286,378
Id. id. nel 1886	»	2,090,492
Differenza in *più* nel 1887	Tonn.	195,886

III. Commercio speciale. — Il commercio speciale nell'*importazione* indica le sole merci estere sdoganate in Genova per consumo nello Stato. Il commercio speciale nell'*esportazione* comprende le sole merci nazionali o nazionalizzate che si spediscono all'estero. Chiamansi nazionalizzate quelle merci che sono bensì d'origine estera, ma che, entrando nello Stato, furono sottoposte al trattameuto stabilito per le merci destinate al consumo interno, e che quindi nei rapporti colla legge doganale vengono riguardate come nazionali.

Il movimento del commercio speciale d'*importazione* durante lo scorso anno 1887 rappresenta, a *valore*, una somma di L. it. 376,415,690, e quello d'*esportazione* di lire italiane 79,572,955; a *peso* l'*importazione* fu di tonnellate 2,074,601 e l'*esportazione* di tonnellate 115,061.

Paragonando queste cifre con quelle del precedente anno 1886 si riconosce nel 1887: un aumento nell'*importazione* a *valore* di L. it. 35,709,165 e nella *esportazione* una diminuzione di L. it. 18,625,228; a *peso* un aumento nell'*importazione* di tonnellate 223,919 e nell'*esportazione* una diminuzione di tonnellate 26,119.

VALORE.

L'*importazione* è stata nel 1887 . .	L. it.	376,415,690
» » 1886 . .	»	340,706,525
Differenza in *più* nel 1887	L. it.	35,709,165
L'*esportazione* è stata nel 1887 . .	L. it.	79,572,955
» » 1886 . .	»	98,198,183
Differenza in *meno* nel 1887	L. it.	18,625,228

PESO.

L'*importazione* è stata nel 1887 . .	Tonn.	2,074,601
» » 1886 . .	»	1,850,682
Differenza in *più* nel 1887	Tonn.	223,919
L'*esportazione* è stata nel 1887 . .	Tonn.	115,061
» » 1886 . .	»	141,180
Differenza in *meno* nel 1887	Tonn.	26,119

IV. Transito. — Il transito comprende tutte le merci estere che escono da Genova dopo averne attraversato o toccato il territorio; comprende pure tutte le merci estere che vengono riesportate dopo essere rimaste nei Depositi doganali.

Le merci estere giunte in *transito* durante l'anno 1887 ed uscite per via di mare furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito*:		
Uscite per via di mare nel 1887 a *valore*	L. it.	18,343,561
» » 1886 »	»	13,756,424
Differenza in *più* nel 1887	L. it.	4,587,136

PESO.

Merci estere in *transito*:		
Uscite per via di mare nel 1887 a *peso* .	Tonn.	13,549
» » 1886 »	»	13,144
Differenza in *più* nel 1887	Tonn.	405

Le merci che traversarono Genova direttamente o dopo essere state qualche tempo nei Depositi durante l'anno 1887 uscite per via di terra furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito*:		
Uscite per via di terra nel 1887 a *valore*	L. it.	16,035,549
» » 1886 »	»	16,036,885
Differenza in *meno* nel 1887	L. it.	1,336

PESO.

Merci estere in *transito*:		
Uscite per via di terra nel 1887 a *peso* .	Tonn.	83,167
» » 1886 » . .	»	85,486
Differenza in *meno* nel 1887	Tonn.	2,319

V. Valore del commercio speciale, *diviso per categoria, nel 1887.*

Categorie		Importazione	Esportazione
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	10,261,007	18,206,242
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	58,622,351	1,616,742
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie . . .	»	20,086,633	2,840,282
4. Colori e generi per tinta e concia	»	5,987,738	493,333
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone	»	4,431,724	3,892,967
6. Cotone	»	66,171,902	6,061,407
7. Lana, crine e peli . .	»	16,310,118	2,690,354
8. Seta	»	1,871,234	5,419,735
9. Legno e paglia . . .	»	7,578,960	1,890,978
10. Carta e libri . . .	»	587,059	3,182,482
11. Pelli	»	14,160,477	2,696,061
12. Minerali, metalli e loro valori	»	34,282,931	3,576,481
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli . .	»	30,339,311	1,844,370
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali non compresi in altre categorie	»	81,689,486	12,110,770
15. Animali, prodotti e spoglie di animali non compresi in altre categorie	»	21,234,293	6,883,875
16. Oggetti diversi . . .	»	2,800,466	6,166,876
Totale generale del commercio speciale	L. it.	376,415,690	79,572,955

VI. Quadro dei diritti incassati dalla Dogana di Genova *dall'anno 1870 al 1887 in confronto con quelli delle altre Dogane dello Stato.*

Anno		Dogana di Genova	Altre Dogane dello Stato
Anno	1887 . .	L. it. 99,027,110	L. it. 170,136,898
»	1886 . .	» 58,869,386	» 118,926,135
»	1885 . .	» 88,184,403	» 158,621,952
»	1884 . .	» 63,898,424	» 114,900,425
»	1883 . .	» 60,677,984	» 118,595,456
»	1882 . .	» 51,679,311	» 107,192,921
»	1881 . .	» 51,456,345	» 105,363.331
»	1880 . .	» 38,827,535	» 86,758,696
»	1879 . .	» 41,776,308	» 92,170,769
»	1878 . .	» 29,651,370	» 75,738,549
»	1877 . .	» 27,602,561	» 73,026,751
»	1876 . .	» 23,739,352	» 74.586.943
»	1875 . .	» 23,475,605	» 78,252,007
»	1874 . .	» 23,079,465	» 74,953,028
»	1873 . .	» 23,654,604	» 70,624,108
»	1872 . .	» 22,312,887	» 63,283,957
»	1871 . .	» 18,734,046	» 60,344,404
»	1870 . .	» 19,220,499	» 54,001,768

Da questi dati emerge chiaro che, mentre la Dogana di Genova introitò nel 1887 L. it. 99,027,110, le rimanenti Dogane dello Stato, prese insieme, introitarono nell'uguale periodo di tempo L. it. 170,136,898, ossia meno del doppio della Dogana di Genova.

VII. Movimento ferroviario. — Aggiungiamo, a complemento di questo riassunto statistico del movimento commerciale di Genova nel 1887, il seguente prospetto delle merci a piccola velocità arrivate e partite per ferrovia durante l'anno medesimo e conteggiate in quintali. Daremo infine il confronto del medesimo movimento complessivo negli anni del triennio 1885-86-87.

Stazioni		Arrivo	Partenza	Totale
Genova *P. B.*	Q.li	582,950	373,486	956,436
» *P. C.*	»	46,792	3,603,513	3,650,305
» *P. P.*	»	659,105	111,403	770,508
S. Benigno .	»	34,964	6,692,565	6,727,529
S.ta Limbania	»	2,319,288	7,196,081	9.515,369
Sampierdarena	»	1,229,956	1,420,757	2,650,713
Sampierdarena (fermata) .	»	2,028,444	1,534,922	3,563,366
Totali nel 1887	Q.li	6,901,499	20,932,727	27,834,226

Ecco infine il confronto del complessivo movimento ferroviario negli anni del triennio 1887-86-85.

Anni		Arrivo	Partenza	Totale
1887 . .	Q.li	6,901,499	20,932,727	27,834,226
1886 . .	»	5,869,344	19,591,654	25,460,998
1885 . .	»	6,077,537	19,316,633	25,394,170

ESPOSIZIONE ITALIANA A BERLINO

NEL 1889

Il concetto di particolari Esposizioni italiane all'estero — affermatosi nel primo esperimento fattone a Londra nel corrente anno — si allarga e si rafforza. Tanto è che, mentre trattasi di rinnovare nel prossimo anno l'Esposizione Italiana di Londra, altri si adopera per tenere un'Esposizione Italiana a Berlino.

Questa e quella — tanto più nelle condizioni fatte alle nostre industrie dall'ostracismo dato loro in Francia, che costituiva per gran parte di esse il principale mercato europeo e l'unico forse per taluna — meritano tutta l'attenzione dei nostri industriali, manufatturieri ed agricoli.

Per la seconda edizione — siane concessa tale espressione — dell'Esposizione di Londra, non occorrono davvero molte parole di eccitamento ad un serio e numeroso concorso. Se, comunque, il risultato della prima — per quanto si trattasse di attuare una cosa nuova affatto, vaga nel suo stesso ordinamento ed incerta perciò circa la sua pratica riuscita — fu buono; gli è certo che una seconda edizione, riveduta e corretta, deve porgere agli industriali maggiori attrattive di concorso e più serie speranze di utili. Ma non è di essa che noi vogliamo ora parlare, sì bene del nuovo progetto di tenere un'Esposizione Italiana a Berlino.

Colà — meglio assai che a Londra o nell'Inghilterra in generale, ove da un trentennio mantenemmo sempre scambievoli ed animate relazioni commerciali — è tuttora un mercato nuovo da conquistare per molte nostre industrie ed un mercato ristretto da allargare per molte altre. E colà intanto, dall'apertura della ferrovia del Gottardo, noi abbiamo numerosi rapporti di commercio; ma sono specialmente rapporti di commercio d'importazione dalla Prussia e dalla Germania in Italia.

Trattasi adunque di saper avviare dall'Italia verso l'Europa Centrale quel commercio di esportazione che l'Europa Centrale ha saputo con maggior lena avviare verso l'Italia (1); nel vicendevole scambio dei proprii prodotti sta la vitalità dei traffici, il progresso delle arti e delle industrie, il benessere dei popoli.

Trattasi, anzi tutto, di far conoscere sui mercati europei le nostre industrie e di farne poscia apprezzare i prodotti coll'adattarli ai bisogni ed ai gusti delle regioni, in cui li si vogliono smerciare. Anche nell'ordine economico dell'industria, è questione del motto *agitate ed agitatevi;* motto a cui vediamo attenersi in Italia gli industriali di altre nazioni mediante il sistema di grandi depositi delle loro merci e specialmente di attivi ed oculati rappresentanti e commessi-viaggiatori, che si curano di conoscere i nostri bisogni, i nostri gusti e la deficienza di oggetti adatti a corrispondere ai primi e soddisfare ai secondi.

È sempre la precipua questione di mettere in rapporto il produttore col consumatore, e questo coll'oggetto di consumo. Primo mezzo a ciò — tanto più quando vuolsi aprire una nuova via di comunicazione tra produttore e consumatore — sono le esposizioni, le vere esposizioni di produzione, non le teatrali feste, a cui si convenne dar nome di *feste del lavoro.*

E Berlino appunto è opportuna sede per una esposizione della produzione manifatturiera, artistica ed agricola italiana. Come grande metropoli di un grande Impero, è opportuno centro di smercio e di consumo, e può diventare grande emporio per il mercato dell'Europa Centrale.

Gli è perciò che, plaudendo alla pratica idea, facciamo voti sin d'ora per la sua attuazione, ad incremento delle nostre industrie e ad avviamento di sicuri commerci tra i due popoli amici ed alleati.

Pubblichiamo la *circolare* diretta a tale scopo dal nostro Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio ai Presidenti delle Camere di Commercio, facendola seguire dal *programma* che viene sottoposto agli industriali italiani come prima norma generale al loro concorso.

---

(1) Crediamo opportuno — tanto per dare una norma generale del traffico *da* e *per l'Italia* attraverso il Gottardo — di pubblicare il seguente prospetto comparativo degli anni 1887 e 1886:

Per l'Italia		1887	1886
Dalla Svizzera	tonnellate	42,933	41,095
Dalla Germania, Olanda e Belgio	»	302,780	221,972
Totali . . .	tonnellate	345,713	263,067

Dall'Italia		1887	1886
Alla Svizzera	tonnellate	89,261	74,813
Alla Germania, Olanda e Belgio	»	43,557	36,630
Totali . . .	tonnellate	132,818	101,443

Sono cifre — pur tenendo il debito conto del grande traffico di transito da e per il porto di Genova — poco confortanti, specialmente nel confronto tra l'importazione in Italia dalla Germania, Olanda e Belgio e l'esportazione dall'Italia verso i medesimi Stati.

Ed è appunto a tale condizione di cose che bisogna rimediare, collo studiare attentamente e adottare i mezzi di accrescere la nostra esportazione.

La Circolare è del seguente tenore:

« Il signor Engel, proprietario del teatro *Kroll*, a Berlino, intende di promuovere una Esposizione italiana artistico-industriale, che sarebbe tenuta in quella città dal 15 gennaio al 15 aprile 1889.

« Perciò desidera di sapere se gli industriali e gli artisti, che hanno inviato i loro prodotti all'attuale Esposizione di Londra, sarebbero disposti a fare altrettanto per Berlino, e quali altri si dispongono a prendervi parte.

« Egli domanda pure se lo stesse Commissioni formate per l'Esposizione di Londra, continuerebbero la loro opera anche per quella di Berlino.

« Il signor Engel si riserva di vedere se potrà contribuire anche alle spese di trasporto dall'Italia ad Amburgo, quando conoscerà il numero e la qualità degli espositori.

« Non ho bisogno di dichiarare che il Governo vedrebbe con molta soddisfazione che i produttori e gli artisti favorissero il progetto di cui si tratta, facendo apprezzare le cose italiane, suscettibili di larga esportazione, in un paese destinato ad avere con l'Italia relazioni sempre più intime.

« Quindi prego la S. V. di adoperarsi perchè l'impresa, della quale si ragiona, abbia effetto, e attendo una risposta non più tardi del giorno 14 corrente.

« *Il Ministro* G. GRIMALDI ».

Ed ecco il programma:

« 1° L'Esposizione deve durare dal 15 gennaio al 15 aprile 1889. Perchè possa aver luogo a quell'epoca, le costruzioni devono incominciare il 15 ottobre 1888. Perciò ho bisogno di sapere, non più tardi del 14 ottobre, se un numero abbastanza grande di espositori è pronto ad esporre a Berlino.

« Dichiarerò prima del 25 ottobre, se le adesioni di espositori bastano per aprire il 15 gennaio una Esposizione dignitosa.

« Nel caso che riesca impossibile agli espositori, ovvero alle Camere di Commercio, di dichiararsi definitivamente per il 14 ottobre, l'Esposizione si farà dal 1° novembre 1889 fino al 1° aprile 1890;

« 2° L'Esposizione deve comprendere, oltre alle Belle Arti, quei rami dell'industria e dell'agricoltura che sono più adatti a crearsi un mercato in Germania.

« Sarebbero: *a*) industrie artistiche, quali ceramica, mosaici, coralli, oreficeria, bronzi, ecc.; *b*) mobili, sculture in legno, intarsi, ecc.; *c*) seterie; *d*) articoli di moda, guanti, ecc.; *e*) lavori di paglia di Firenze, ecc.; *f*) vini, liquori, olii; *g*) frutta, paste; *h*) fiori freschi ed imitati; *i*) marmi, conchiglie, pietre, asfalti; *l*) confetterie; *m*) strumenti di musica.

« **Questa enumerazione soltanto sommaria deve provare soprattutto che devonsi escludere macchine, oggetti di marina, ecc**;

« 3° Gli espositori pagheranno un affitto di 25 a 30 marchi per metro quadrato di superficie del suolo per tutta la durata dell'Esposizione. Non hanno da pagarmi niente altro, nè come provvigione sulla vendita, nè pel trasporto. Per le Belle Arti non si paga nessun affitto.

« Con quegli espositori di vini che desiderassero di far consumare i loro vini nel recinto dell'Esposizione, come in una trattoria, io farò degli accordi speciali;

« 4° Mi dichiaro pronto ad assumere il trasporto degli oggetti esposti, che saranno a Berlino per l'apertura dell'Esposizione, dal porto di Amburgo fino a Berlino e viceversa;

« 5° L'assicurazione degli oggetti, tanto durante il trasporto, che durante l'Esposizione, deve esser fatta da ogni espositore per conto proprio;

« 6° Se mi riservo la libertà di dichiarare fino al 25 ottobre, se l'Esposizione potrà aprirsi in gennaio o debba aggiornarsi fino al novembre 1889, lo faccio anche per la ragione che, prima di dichiararmi definitivamente, deve essere risoluta col Governo germanico la questione del modo di trattare alla dogana gli oggetti mandati per essere esposti;

« 7° Gli oggetti devono essere ad Amburgo per il 20 dicembre.

« *Roma, 30 settembre 1888.* « ENGEL ».

Sappiamo che parecchie Camere di Commercio furono pronte a rivolgersi agli industriali dei loro distretti per eccitarli appunto ad accogliere l'idea del signor Engel, ed a prestare il loro concorso alla sua attuazione. Ma temiamo davvero che la somma ristrettezza di tempo, segnata per le adesioni degli industriali medesimi, possa rendere meno numeroso quel concorso, che noi vorremmo rispondesse all'importanza ed utilità della progettata esposizione.

FERROVIA DEL GOTTARDO

SEDICESIMO RAPPORTO

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° gennaio al 31 dicembre 1887

(*Traduzione del* Monitore. — *Cont. v. n. 39*).

E. Risultati finanziari.

Come risulta dal *conto d'esercizio* annesso a questo Rapporto, gli *introiti* del 1887 si presentano nel seguente modo:

a) Introiti per trasporti sulla ferrovia		L. 11,453,240.32
b) Introiti diversi		» 399,842.41
Totale . . .		L. 11,853,082.73
Le *spese* ammontano a		» 5,527,943.73
Eccedenza negli introiti		L. 6,325,139.00
A questa somma bisogna aggiungere, secondo il *conto profitti e perdite*:		
Il saldo attivo del 1886	L. 116,786.46	
meno le diminuzioni sull'attivo (conto della costruzione) consentito ulteriormente	» 22,071,84	
		L. 94,714.62
I proventi dei capitali disponibili, compresi gli interessi dei fondi di rinnovamento e di riserva		» 610,182.20
Il prelevamento sui fondi di rinnovamento, meno il valore dell'antico materiale		» 238,393.20
Introiti diversi		» 2,767.55
Totale . . .		L. 7,271,196.57
L'*impiego* di questa somma così si scompone:		
Provvigioni (spese per il pagamento dei titoli)	L. 20,180.77	
Servizio dei prestiti	» 3,786,559.85	
Ammortamento di capitali	» 225,200.00	
Ammortamento su stabili	» 6,119,30	
Versamento ai fondi costruzione	» 134,539.42	
Versamento ai fondi speciali, compresi gli interessi di questi fondi	» 933,003.71	
Cause diverse . .	» 3,036.89	
		L. 5,098,639.54
Restano a disposizione degli azionisti		L. 2,172,556.63

Noi aggiungiamo qualche osservazione su queste diverse rubriche.

La rubrica *prodotti dei capitali disponibili* presenta una entrata di L. 610,182.20; che così si suddivide:

Prodotto dei capitali per l'esercizio . . L. 81,493.94
» » per la costruzione . » 403,618.26
» » per il rinnovamento
e riserva . . . . » 125,070.00

Alle *somme prelevate dai fondi speciali*, i fondi di rinnovamento partecipano, a senso degli statuti, per L. 238.393.20, cioè:

Rifacimento della soprastruttura . . . L. 204,310.17
Rinnovamento del materiale d'esercizio . » 34,083.03

Non fu fatto alcun prelevamento sui fondi di riserva per casi straordinari.

La rubrica *entrate diverse*, per il valore di L. 2,767.55, comprende la quota effettiva spettante all'Amministrazione italiana della Rete Mediterranea per le spese di ampliazione dei binari nella stazione di Chiasso (1), di cui fu contestato dal Dipartimento delle Strade Ferrate che dovesse porsi in conto delle spese di costruzione. La frazione di L. 3,190.51 a carico della Compagnia del Gottardo per materiale di soprastruttura, fu portato in conto dei profitti e delle perdite del 1887, sotto la rubrica: *Somme prelevate sui fondi speciali.*

Quanto alle *spese* del conto dei profitti e delle perdite, noi faremo osservare quanto segue:

Il *servizio del capitale obbligazioni* al 5, rispettivamente al 4 p. 0[0, ha importato una somma di L. 3,786,559.85, dopo deduzione della quota rimborsata dal Consorzio, a termine della convenzione per la conversione dei mutui; quota che ammonta a 0,434 0[0 delle obbligazioni 5 0[0 in circolazione, ossia L. 111,593.90.

La somma di L. 215,200, inscritta per *ammortamento dei capitali*, è conforme alla convenzione stipulata colle Autorità Federali relativamente all'accertamento del conto di costruzione, intorno a cui noi abbiamo dato il testo nel nostro Rapporto di gestione del 1884.

Secondo la decisione del Consiglio Federale, fu annotata nel conto di costruzione, e per quest'anno ancora, la somma di Lire 134,539.42, rappresentante il terzo del prodotto (L. 403,618.26) dei capitali di costruzione disponibili.

I *versamenti ai fondi speciali* ammontano a L. 933,003.71, e si ripartiscono in tal modo:

Ai fondi di rinnovazione, interessi compresi . . . . L. 803,403.61
Ai fondi di riserva (5 0[0 del prodotto netto che rimane dopo la dotazione dei fondi di rinnovazione), interessi compresi . . . » 129,600.10

Dopo il pagamento di tutte le spese di esercizio, servizio dei prestiti, ammortamenti e diminuzioni sull'attivo secondo le prescrizioni, dotazione dei fondi di rinnovazione o dei fondi di riserva, rimane un prodotto netto disponibile di L. 2,172,556.63.

Noi vi proponiamo di applicare L. 1,700,000 alla distribuzione di un dividendo 5 0[0 e di riportare L. 472,556.63 come saldo attivo al 1° gennaio 1888.

Dopo la chiusura dei conti e del bilancio 1887, il Dipartimento Federale delle Strade Ferrate ha contestati 16 articoli di spese del conto di costruzione per la somma totale di L. 85,743.37, e ne ha domandata l'iscrizione nel conto d'esercizio.

Noi abbiamo dichiarato che, se con ciò si poteva arrivare a stabilire un accordo colle Autorità Federali, noi eravamo disposti a portare a carico del conto d'esercizio quattro di tali articoli, per la somma di L. 12,532.02; quantunque questi articoli, concernenti lavori complementari e di finimento ad installazioni già esistenti, dovessero, a parer nostro, imputarsi egualmente al conto di costruzione.

(1) Vedasi all'uopo il Rapporto del 1886 (pag. 41 del medesimo).

F. Servizi ausiliari.

1° *Officine.*

Le *officine centrali di Bellinzona* furono esercitate, durante lo scorso esercizio, nelle medesime condizioni provvisorie del 1886.

Il numero dei funzionari e degli impiegati fu aumentato di un direttore.

Il numero degli operai, ripartiti secondo i differenti lavori, oscillò nei seguenti limiti:

Numero totale degli operai al 1° gennaio . 145
» » 31 dicembre . 193

(Segue nel Rapporto il prospetto degli operai ripartiti nelle differenti categorie dei lavori).

Furono riparate nelle officine centrali: 82 locomotive, 302 vetture e 553 carri; inoltre 107 vetture e 419 carri hanno avute leggiere riparazioni.

Al 1° gennaio 1887 erano in riparazione 9 locomotive, 18 vetture, 13 carri; al 31 dicembre: 9 locomotive, 17 vetture e 13 carri.

Furono inoltre eseguiti speciali lavori, dei quali è fatto cenno nel Rapporto. Le officine poi hanno compiuti lavori di riparazione e di trasformazione d'ogni genere per gli altri rami del servizio.

Le *officine dei depositi* si sono occupate specialmente delle piccole riparazioni ordinarie e della manutenzione delle locomotive in servizio; ed anche esse hanno poi compiuti lavori d'ogni genere per altri rami di servizio.

Il numero degli operai nelle officine di deposito fu:
il 1° gennaio di 58
il 31 dicembre di 45.

Esso variò poi nel corso dell'anno da 35 a 62. (Segue nel Rapporto la ripartizione degli operai, secondo le differenti categorie di lavoro, nei tre depositi di Enstfeld, Biasca, Bellinzona).

2° *Gazometro.*

L'*officina per il gaz di petrolio di Bellinzona* ha prodotto nel 1887 mc. 13,925 di gaz, la cui consumazione così si ripartisce:

A carico del Gottardo	mc.	6,757.189
A carico d'altre Società	»	5,855.243
Provvista	»	55.000
Fughe	»	1,257.568
Totale . . .	mc.	13,925.000

Nel 1887 il prezzo del gaz ammontò:

Per metro cubo di gaz fabbricato . . a L. 1.63
» » utile . . . a » 1.80

Il gaz fu concesso al prezzo di L. 1.80.

Durante l'esercizio furono adoperati per la fabbricazione del gaz 28,960 chilogrammi di materie prime, ossia 28,367.50 di gazolina e 592.50 di olî impuri.

100 chilogrammi di materie prime hanno dato mc. 48.08 di gaz. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Parma-Spezia.

L'apertura all'esercizio del tratto Spezia-Pontremoli, appartenente alla linea Parma-Spezia, che alcuni giornali annunciarono pel 15 novembre p. v., avrà luogo probabilmente in quel mese, ma non potè ancora essere stabilita in modo definitivo.

Sappiamo intanto che col 15 corrente verrà terminata la posa dell'armamento e nel successivo giorno 25 avrà luogo la prova delle travate metalliche, cui interverranno i rappresentanti del R. Ispettorato, della Mediterranea e delle Imprese costruttrici. Le travate da provarsi sono 16 ad una sola luce.

La tratta Spezia-Pontremoli comprende i sette tronchi seguenti: Spezia-Casello 88 della Linea Ligure; Casello 88-Fornola; Fornola-Ghiareto; Ghiareto-Caprigliola; Caprigliola-Grotto; Grotto-Villafranca; Villafranca-Filattiera; Filattiera-Pontremoli. Essa misura in complesso m. 42,193.

><

Ferrovia Alessandria-Ovada.

Abbiamo annunciato in un precedente numero che la Società Mediterranea sta esaminando il progetto della linea Alessandria-Ovada, trasmessole dal Consorzio costituitosi per la linea medesima, il quale propone alla predetta Società di assumerne la costruzione e l'esercizio.

Possiamo ora dare sul progetto le seguenti informazioni sommarie.

La nuova linea si distacca dalla Alessandria-Cantalupo, comune alle linee di Acqui e di Cavallermaggiore, al km. 2 dall'asse del fabbricato viaggiatori della Stazione di Alessandria: attraversa il fiume Bormida in corrispondenza alla strada comunale da Alessandria a Casalcermelli: passa poi presso a Castellazzo-Bormida e non lontano da Sezzè, pel cui avvicinamento anzi venne proposta una leggiera variante; tocca quindi Predosa; poi costeggia il torrente Orba, fin sotto Rocca Grimalda, e infine si getta un po' a monte per effettuare l'allacciamento colla Stazione di Ovada della progettata linea Genova-Ovada-Asti.

La lunghezza complessiva fra l'asse del fabbricato passeggieri di Alessandria e quello di Ovada è di km. 34.5.

Le curve sono in generale di grande raggio; solo presso Ovada si adottò quello di 300 m. Le pendenze raggiungono il 12 0|00.

Vi sono 26 manufatti normali; e 4 opere d'arte speciali, e cioè il ponte in ferro a stilate metalliche sul fiume Bormida della totale lunghezza di m. 119.25, più un sotto-passaggio in ferro con luce obliqua di m. 13.806 per la strada provinciale da Alessandria a Ovada, poi un ponte-viadotto a tre luci sul rivo Canale e infine un ponte-viadotto a quindici luci sul torrente Orba.

Vi sono poi tre gallerie di lunghezza da 85 a 475 metri.

Non contando le stazioni di testa, Alessandria ed Ovada, vi sono due stazioni, quelle di Sezzè e di Predosa, ed una fermata: quella di Castellazzo.

><

Nuovo orario generale.

Ci consta che la Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo si sta occupando del lavoro di dettaglio del nuovo orario generale, e potrà fra breve sottoporlo all'approvazione governativa onde l'orario stesso possa venir attuato col 1° dicembre p. v.

Per la circostanza però che le ferrovie francesi mettono in attività il loro orario invernale col giorno 3 novembre p. v. occorre che venga dal giorno stesso leggermente modificato quello delle linee Torino-Modane e Genova-Ventimiglia, onde conservare alle nostre ferrovie le coincidenze coi treni delle linee francesi.

Nel proporre le occorrenti variazioni d'orario, sappiamo che la predetta Direzione Generale ha manifestato l'avviso che convenga dallo stesso giorno 3 novembre p. v. far cessare i servizi dei treni merci con viaggiatori ed i treni festivi attivati col 1° giugno p. p. in via di esperimento e per la sola stagione estiva.

Le conseguenti variazioni nel servizio dei treni porteranno modificazioni nell'orario delle linee seguenti: Torino-Modane, Bussoleno-Susa, Cuneo-Robilante, Cuneo-Mondovì, Torino-Torre Pellice, Torino-Chivasso-Aosta, Milano-Novara, Genova-Busalla, Genova-Ventimiglia ed Empoli-Chiusi.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

Abbiamo da Cuneo che la Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Cuneo a Ventimiglia sta completando i provvedimenti necessari per l'impianto di due uffici di sezione, uno a Limone e l'altro a Tenda.

A cura della Direzione medesima venne tracciato sul terreno il rettifilo della grande galleria di Tenda quale risulta dal progetto studiato dall'Ufficio del Genio Civile.

Per tal modo si hanno sul terreno entrambi i tracciati che si contendono la preferenza, cioè quello predetto e quello studiato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, e si potrà così procedere subito alla consegna di quello che sarà preferito dal Ministero.

><

Tronco Teggiano-Casalbuono.

Ci scrivono da Salerno che il giorno 1° del corrente mese ebbero luogo, con risultato soddisfacente, le prove statiche e dinamiche delle 14 travate metalliche stabilite lungo il tronco delle ferrovia Sicignano-Castrocucco, compreso fra Teggiano e Casalbuono, la cui apertura all'esercizio è prossima.

><

Ferrovia Macerata-Albacina.

Di questi giorni debbono aver luogo le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche eseguite lungo i tronchi Macerata-Sforzacosta-Tolentino della ferrovia Macerata-Albacina. Per queste prove si stanno prendendo accordi fra la Società delle Strade Ferrate Meridionali, che dovrà assumere l'esercizio di quei tronchi ed il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Ancona, sotto la cui direzione si eseguirono i lavori dei tronchi medesimi.

><

Ferrovia Mirandola-Poggio Rusco.

Ci informano da Modena che quella Deputazione provinciale, visto che oramai è venuta meno ogni speranza di variante al tracciato della ferrovia Bologna-Verona allo scopo di avvicinarlo all'abitato di Mirandola, ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici onde ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di un tronco di ferrovia che partendo da Mirandola in prosecuzione della linea in esercizio Sassuolo-Modena-Mirandola vada a collegarsi in stazione di Poggio Rusco alle linee Suzzara-Ferrara e Bologna-Verona, accordando quel trattamento e quei maggiori vantaggi che sono consentiti dalle recenti disposizioni legislative.

L'Amministrazione provinciale predetta afferma che solo da questo fatto, la provincia di Modena, e specialmente il Circondario di Mirandola, potranno risentire un alleviamento all'inevitabile pregiudizio che le ferrovie Bologna-Verona e Suzzara-Ferrara, saranno per arrecare ad una delle maggiori e più importanti plaghe della provincia, sia per popolazione che per l'industria e pel commercio.

><

Nuovo cavalcavia presso Alba.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto di un nuovo cavalcavia ad impalcatura metallica a tre luci in sostituzione di quello in muratura ad una sola luce, ora esistente per il sovrapassaggio della strada di San Cassiano presso la stazione di Alba.

La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 70,000 ed alla esecuzione dei lavori relativi si provvederà mediante licitazione privata.

><

Servizio cumulativo colle Ferrovie Ticinesi.

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate Nord-Milano, rilevataria delle linee Saronno-Malnate e Como-Varese-Laveno delle Ferrovie Ticinesi, sta facendo pratiche presso le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico allo scopo di ottenere la estensione del servizio cumulativo, pel transito della Librera, alle stazioni delle linee anzidette. Da quanto sembra però le suaccennate Amministrazioni non sarebbero disposte ad annuire alla richiesta loro fatta, ritenendo Esse che innanzi tutto occorra concordare e stipulare apposita convenzione nella quale siano tracciate le norme che regolar devono il domandato servizio cumulativo.

><

Nuova Stazione tra Ponticino e Arezzo.

Siamo informati che l'Ufficio di ispettorato di circolo di Firenze ha dato parere favorevole sul nuovo progetto (modificato in conformità alle prescrizioni del Consiglio Superiore) presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, per l'impianto di una stazione intermedia di incrocio, fra quelle di Ponticino e di Arezzo nella località detta *L'Indicatore*, e precisamente al Km. 233,844.13, della linea Terontola-Firenze. La spesa preventiva per l'esecuzione dei lavori di impianto della predetta stazione ammonta a L. 67,221.50.

><

Nuova stazione a Bastia.

Avendo il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate approvato in data del 5 corrente il progetto per l'impianto di una nuova stazione a Bastia, la Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo sta disponendo per le opportune pratiche di appalto dei lavori e perchè siano sollecitate quelle di esproprio dei terreni da occuparsi per far luogo alla stazione medesima.

><

Nuove applicazioni del Block-System.

Siamo informati che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha interessato il R. Ispettorato Generale a voler prendere una decisione in ordine alla proposta di applicazione del Block-System Hodgson sul tronco da Sampierdarena a Ronco, facendosi ora più che mai sentire il bisogno di un tale impianto per la prossima apertura all'esercizio della linea succursale a quella dei Giovi.

Eguale sollecitazione la predetta Società ha fatto per un consimile impianto lungo il tronco da Ronco a Novi.

><

Tariffe.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per approvazione al R. Ispettorato Generale la proposta delle aggiunte necessarie allo scopo che le tariffe locali N. 408 e 409 P. V. relative ai trasporti di pietre e graniti dirette a Roma e Napoli, siano estese anche alla stazione di Gravellona Toce, la quale si trova nelle identiche condizioni delle stazioni che già fruiscono delle tariffe medesime.

><

Ci scrivono da Udine che quella Camera di Commercio ha interessato il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ad interporre i suoi uffici presso le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, affinchè la nuova tariffa speciale temporanea, N. 230 P. V., applicata in via di esperimento per la durata di un anno ai trasporti di *vini guasti destinati alla distillazione*, venga estesa anche ai trasporti di *vini guasti destinati alle fabbriche di aceto.*

><

Trasporti vino dalmato da Venezia a Parigi.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha aderito ad una domanda delle Ditte Samler e Gerhardt e Fratelli Weiss, onde poter fruire della nota concessione pei trasporti da Venezia a Parigi di vino della Dalmazia.

><

Trasporti di concimi.

Sappiamo che le due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico stanno completando gli studi necessari onde riconoscere quali facilitazioni si possano attuare per i trasporti di concimi artificiali a distanza superiore a 300 chilometri.

Terminati i predetti studi le due Società, di comune accordo, rassegneranno alla approvazione governativa quelle eventuali proposte che risulterà possibile di attuare.

><

Trasporti di calci e cementi.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha per parte sua consentito che sia accordato un prezzo di favore alla Società Generale per l'industria delle ligniti italiane pei trasporti di calci e cementi che Essa dovesse eseguire in ferrovia fra la stazione di Monte Antico e quella di Ancona.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le Strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possano approvarsi: *a)* un progetto per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Seriate della ferrovia Milano-Bergamo-Brescia, prefiggendo il termine di due anni per l'esecuzione dei lavori relativi; *b)* un progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per l'esecuzione di lavori di consolidamento della ferrovia Aquila-Terni fra i Km. 177.517 e 177.568;

2. Che siano meritevoli dell'approvazione ministeriale gli atti di liquidazione e di collaudo finale dei lavori eseguiti per la costruzione del tronco Ponte San Pietro-Fiume Adda, della ferrovia Ponte San Pietro-Sergno;

3. Che possa approvarsi un progetto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa ed il Comune di Prato intorno alla pretesa avan

zata da quest'ultimo per compenso di danni risentiti in dipendenza dell'impianto della Stazione ferroviaria omonima, consistenti nella necessità di trasportare altrove il Cimitero;

4. Che prima di emettere parere sul progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per l'impianto del servizio merci nella Stazione di Ospedaletto (linea Milano-Bergamo-Peschiera) e sulla domanda di dichiarazione di pubblica utilità, sia opportuno che il progetto medesimo venga riformato a senso delle prescrizioni del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

><

Aggiudicazioni di gare.

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, il R. Ispettorato Governativo ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta Gallo Paolo di Eboli i lavori di consolidamento della trincea Brindisi al Km. 180.650 della linea Napoli-Metaponto, col ribasso del 23.52 p. 0|0;

Alla Ditta Perenno Ippolito e Fratelli di Trofarello i lavori di rifacimento di metri 9446 di binario fra Pessione e Villanova, col ribasso del 10 p. 0|0;

Alla Ditta Locatelli ing. Giovanni di Reggio Calabria i lavori di costruzione muri di diga al torrente Calopinace sulla linea Taranto-Reggio, col ribasso del 18.25 p. 0|0.

><

Apertura di gare.

Sappiamo che in data 8 corrente la Società del Mediterraneo ha indetto una gara per appalto dei lavori di sistemazione del Servizio merci a Grande Velocità in stazione di Genova P. P. Importo approssimativo L. 12,900. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 16 andante.

La Societa suddetta, in data 9 andante, ha pure indetta la gara pei lavori di costruzione d'un tronco di ferrovia di raccordo fra le linee Napoli-Porto e Napoli-Eboli. L'importo dei lavori appaltati è di L. 100,000 e le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 22 corrente.

><

Approvazione di spese della Mediterranea.

Con recenti Decreti Ministeriali sono stati approvati i seguenti rifacimenti di binario:

ml. 1600 di binario e N. 7 deviatoi nelle stazioni di Cecina e Orciano (linea Roma-Pisa), colla spesa di L. 19.200;

ml. 4930 sul tronco Bra-Madonna del Pilone della linea Alessandria-Cavallermaggiore, colla spesa di L. 40.300;

ml. 12243 fra Villanova e Pessione (linea Alessandria-Torino), colla spesa di L. 101,780.

><

Con altri Decreti Ministeriali vennero autorizzate le seguenti spese:

L. 175.800 per lavori urgenti nella stazione centrale marittima di Genova, riferibili alla chiusura, ai piani caricatori per liquidi infiammabili e bestiame, alla costruzione dei cessi, ecc.;

L. 216.480 per costruzione di muretti a secco su varie tratte delle linee Roma-Pisa e Roma-Napoli.

L. 9,600 pel miglioramento del servizio d'acqua in stazione di Teano;

L. 38,800 per rifacimento di binario fra i chilometri 336,815 e 340,871 e di due scambi nella stazione di Monasterace nella linea Taranto-Reggio;

L. 34,000 per ampliamento della rimessa locomotive e costruzione di nuove fosse d'espurgo all'esterno della stazione di Bolzaneto;

L. 2,200 per costruzione di parapetto in ferro sul muro di sostegno verso il torrente Polcevera, di fronte al piazzale della stazione di Bolzaneto;

L. 16,500 per acquisto carrello trasbordatore per la stazione di Roma-Termini;

L. 14,800 pel miglioramento del servizio d'acqua nella stazione di Pignataro, sulla linea Roma-Napoli;

L. 70,000 per costruzione d'un cavalcavia ad impalcatura metallica a tre luci, per il soprapassaggio alla strada di San Cassiano in stazione di Alba;

L. 25,500 per impianto d'una conduttura con bocche di presa per la disinfezione dei carri bestiame in stazione di Roma;

L. 157,000 per impianto del Block-System Hodgson — sul tronco Sampierdarena (cabina *a*)-Ronco;

L. 5,260 per adattamento locali negli uffici del Controllo-Prodotti in stazione di Torino;

L. 7,525 per ricostruzione con tubi in ghisa di parte della condotta in legno pel rifornitore in stazione di Bussoleno;

L. 6,500 per migliorie ai locali d'ufficio nello scalo merci di Milano P. G.;

L. 113,000 per risanamento della massicciata in varie tratte della linea Torreberretti-Pavia;

L. 135,000 per ristauro e consolidamento della galleria artificiale detta Priata fra Riva Trigozzo e Moneglia;

L. 215,000 per risanamento della massicciata fra le progressive 31230 e 76673 sulla tratta Castelrosso-Vercelli;

L. 22,900 per ampliamento del magazzino merci P. V. in stazione di Monza.

><

Preventivi di spese della Mediterranea.

La Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraaeo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti preventivi di spese:

L. 1210 per migliorie alla piattaforma da 13 metri in Stazione di Roma-Termini;

L. 2450 per sostituzione di due cancelli scorrevoli alle catene esistenti al passaggio a livello fra i Km. 7772 e 7592 della linea Napoli-Eboli;

L. 7500 per modificazioni ed aggiunte binari per agevolare lo scarico del carbone al deposito combustibili della nuova Stazione di Spezia;

L. 1642.89 per applicazione di un pavimento in legno e di apparecchi per prova freni continui ai carrelli trasbordatori nelle officine dei Granili;

L. 39,700 per consolidamento della linea nella trincea franata di Poggio Casale fra le stazioni di Chiusi e Chianciano lungo la linea Empoli-Chiusi;

L. 4700 per quota spesa dovuta alla concessionaria del tram Santhià-Ivrea in seguito alla soppressione del raccordo della Stazione di Santhià colla linea del tram Santhià-Ivrea;

L. 4700 per impianto fermacarri alle estremità dei binari tronchi in alcune stazioni della linea Eboli-Castellamare;

L. 16,500 per conservazione e sistemazione del binario di servizio allacciante la Stazione di Tor-

reberretti ed il ponte sul Po presso Valenza, sulla linea Alessandria-Arona;

L. 8100 per costruzione di una tettoia in legname pel magazzino dell'Economato in Stazione di Santa Maria Capua Vetere:

L. 550 per spostamento del disco della Stazione di Mercato San Severino ed impianto di una suoneria elettrica;

L. 4900 per ampliamento dei magazzini nella nuova Stazione di Taranto;

L. 2600 per impianto di una gru idraulica presso il deposito combustibili a Roma;

L. 20,000 maggior spesa occorrente per l'impianto di un binario morto a Pieve di Sori.

><

Preventivi di spese dell'Adriatica.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentata all'approvazione governativa la proposta per il risanamento e completamento della massicciata del tronco Rolo-Novi-Mantova, della linea Mantova-Modena. Il preventino della spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 320,000. Le opere considerate nella proposta, della quale trattasi, verranno eseguite in economia, ad eccezione della provvista, del carico e dello scarico della ghiaia occorrente che saranno dati in appalto a trattativa privata.

><

Altre proposte importanti presentate all'approvazione governativa dalla Società predetta, riguardano: *a*) il risanamento ed il completamento della massicciata lungo la linea da Padova a Pontelagoscuro, per una lunghezza complessiva di metri 23,366.10, fra le stazioni di Padova e Battaglia e di Stanghella e Rovigo. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 234,000. La fornitura, il carico e lo scarico della ghiaia occorrente verranno dati in appalto per licitazione privata; gli altri lavori si eseguiranno in economia; *b*) i lavori di ampliamento della Stazione di Codogno pell'impianto nella medesima del servizio permanente di riserva. L'importo dei lavori di cui trattasi è preventivato in L. 165,510.00 ed all'esecuzione dei medesimi sarà provveduto, parte in economia e parte con appalto a licitazione privata.

Una medesima irreparabile sventura ha colpito, in questi giorni, il Direttore Generale ed il Vice-Direttore Generale della Società delle Strade Ferrate Meridionali.

Il comm. Borgnini ed il comm. Bertina hanno perduto la propria madre. Ad amendue, esprimendo con sincero animo la nostra viva partecipazione al loro dolore, mandiamo una parola di rassegnazione e di conforto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — Il 25 corrente ottobre, alle ore 10 ant., presso la Direzione Generale in Milano, si procederà all'asta, col metodo dei partiti segreti, per la fornitura:

Dei materiali metallici speciali per 28 scambi semplici con crociamento a cuore in acciaio fuso capovolgibile, tangente metri 0,10;

N. 10 segnali a distanza a disco girevole e dei materiali occorrenti per la trasmissione a distanza dei segnali stessi (Vedansi pagine *Annunzi*).

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 30,000 per il rifacimento in acciaio di Km. 4.200 di binario in ferro sulla linea Castelbolognese-Ravenna e di un deviatoio nella stazione di Lugo;
2. L. 46,704 per i lavori di consolidamento e completamento nel tronco di ferrovia da Parma al Po, della linea Parma-Brescia-Iseo;
3. L. 10,240 por la sistemazione del rilevato ferroviario fra il Km. 11.072 e 13.600 della linea Adria Chioggia;
4. L. 89,800 per stabilire un nuovo accesso allo scalo merci P. V., di Firenze Porta al Prato e per la costruzione degli Uffici daziari alla nuova barriera del Canale Macinante;
5. L. 18,915 per il rifacimento in acciaio di metri lineari 1881 di binario in ferro e di N. 9 deviatoi in stazione di Bologna;
6. L. 10,500 per la sostituzione di cancelli in ferro e di sbarre girevoli a doppio T alle attuali chiusure dei passaggi a livello lungo la linea Treviso-Motta;
7. L. 234,000 per il risanamento e completamento della massicciata lungo i tronchi di ferrovia da Padova a Battaglia e da Stanghella a Rovigo (Vedi *Informazioni*);
8. L. 42,680 per miglioramenti e consolidamenti di varii manufatti sulle linee Milano-Peschiera-Venezia e Verona-Mantova;
9. L. 54,766 per la costruzione di N. 6 Case cantoniere lungo il tronco Rovato-Brescia;
10. L. 165,100 per l'ampliamento della stazione di Codogno e costruzione in detta stazione di una rimessa locomotive cogli impianti necessari per un servizio di riserva;
11. L. 18,150 per l'impianto di un apparato centrale per la manovra di segnali e deviatoi a protezione del bivio presso Portogruaro.

Rete Sicula. — La Società delle Strade Ferrate della Sicilia ha prorogato al 3 novembre il tempo utile per l'opzione alle nuove diecimila azioni (Vedi pagine *Annunzi*).

Ferrovia Lecco-Como. — L'appalto per la fornitura di 14 segnali a disco e relative trasmissioni per l'armamento delle stazioni comprese tra Valmadrera ed Albate-Trecallo, della ferrovia Lecco-Como, venne aggiudicato al signor Cendali Antonio che offerse il ribasso del 9.80 0[0 su L. 14,440 (V. n. 38 del *Monitore — Notizie italiane*).

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato, con alcune avvertenze, il progetto d'appalto del 4° tronco Piadena-Asola.

Sui particolari tecnici e finanziari di questo tronco abbiamo dato precise informazioni nel N. 38, al quale rimandiamo i nostri lettori.

Nuova Ferrovia Garda-Mantova. — Riportiamo dal *Sole*: Il 7 corrente si riunì in Peschiera un Comitato per la costruzione della ferrovia Garda-Peschiera-Mantova, sotto la presidenza provvisoria del cav. Gaiter, e ad unanimità deliberava, dopo una breve discussione, di rivolgersi ai singoli Comuni, perchè nella presente sessione votino la somma di L. 400 per ciascheduno onde far fronte alle spese occorrenti alla compilazione del progetto.

L'on. Pullè assunse la presidenza onoraria ed il signor Carlotti Andrea la presidenza effettiva.

Crediamo che i Consigli Comunali saranno pronti a fornire i mezzi necessari, perchè la nuova ferrovia porterà certo loro dei grandi benefizi, tanto pel commercio del vino, come per quello delle frutta, dell'olio, degli agrumi e dei grani in genere.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Nella sua seduta del 6 corrente il Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo ha accettata condizionatamente la proposta del Tribunale Federale per la costituzione di un giury per sottoporgli la vertenza colla Società costruttrice Fiora-Göschenen.

Inoltre il Consiglio d'Amministrazione ebbe comunicazione della morte di un suo membro, il senatore Cesare Correnti di Milano, e della dimissione di un altro, il signor colonnello Fischer (Aarau).

L'ingegnere Clemente Maraini ed il senatore Allievi, membri italiani del Consiglio, annunciando la morte dell'on. Correnti, ricordarono i meriti dell'uomo insigne e la parte eminente da lui avuta nel promuovere la grande impresa del Gottardo.

Riportiamo in proposito, dalla *Gazzetta Ticinese*, le seguenti parole dell'ingegnere Maraini:

« Mi limiterò a rammentare la parte importantissima che egli prese a tutte le trattative che ebbero luogo sia in Italia, sia in Isvizzera, per render possibile la costruzione della ferrovia del Gottardo. Membro delle Commissioni nominate nel 1860 e nel 1865 per lo studio dei passi alpini, è a lui specialmente ed al suo illustre concittadino, il senatore Jacini, che siamo debitori dell'adesione dell'Italia alle proposte del Comitato del Gottardo, di cui erano anima il compianto dottore Alfredo Escher e l'onorevole signor Zingg, presidente della Direzione.

« Il signor Correnti fu plenipotenziario per l'Italia alle memorabili conferenze che si tennero in Berna nel 1869 e che condussero alla stipulazione del trattato internazionale fra l'Italia, la Germania e la Svizzera per l'esecuzione della ferrovia del Gottardo, e di quel trattato il Correnti fu uno dei firmatari.

« D'allora in poi egli ha seguito con sollecitudine quasi paterna lo sviluppo di questa grande impresa. Egli era presso il Governo italiano l'interprete più autorevole degli interessi del Gottardo, che sono altresì gli interessi dell'Italia economica ».

Il Presidente propose quindi che tutti i consiglieri si alzassero in piedi per tributare onoranza alla memoria del compianto collega.

Furono poscia spediti due telegrammi di condoglianza, a nome dell'intero Consiglio, uno alla vedova signora Correnti, l'altro al Sindaco di Milano che fu ufficialmente delegato a rappresentare il Consiglio d'Amministrazione ai funebri celebrati in Milano.

Nella medesima seduta il Consiglio prese conoscenza del rapporto favorevole sul progresso e sullo stato dei lavori per la posa del secondo binario sulla sezione Airolo-Faido.

Ferrovia Metropolitana di Parigi. — Il governo francese riprenderà quanto prima la questione di questa ferrovia. Esso domanderà alla città di Parigi di presentargli quello, tra i vari progetti, che essa preferisce; questo sarà trasmesso, per lo studio dei particolari, ad una speciale Commissione composta di ingegneri dello Stato e della Città.

Lo Stato eseguirà poi il progetto come sarà adottato dalla Commissione.

Ferrovie del Brasile. — *Programma ferroviario.* Il Governo ha fatto conoscere il proprio programma pei lavori pubblici da eseguirsi nel prossimo esercizio. Su questo programma v'ha pieno accordo tra il Governo e la Commissione della Camera per il bilancio, e perciò si può credere che le proposte saranno accettate dal Parlamento.

Noi non ci occuperemo che della parte che riguarda i lavori ferroviari.

Circa le strade ferrate il Governo è autorizzato a garantire un interesse del 6 0|0 alla costruzione delle seguenti linee, la concessione delle quali non potrà oltrepassare i trenta anni e il prezzo di costruzione non potrà essere superiore a 30 *contos* per chilometro. (Il *contos* vale 2,840 lire).

1. Una linea da Caxias a Cajazeiros, nella provincia di Maranhao;

2. Un raccordamento della ferrovia da Natal a Santa Cruz, nella provincia del Rio Grande do Norte, a Ceara Mirim, ovvero una linea che metta in corrispondenza diretta questa città colla capitale della provincia;

3. Una ferrovia da Molongu ad Alagoa Grande ed un'altra da Pilar a Itabaiana, nella provincia di Parahyba;

4. Una linea da Ribeirao al Bonito; un raccordamento da Campo Grande a Bom-Jardin ed un altro raccordamento che colleghi il porto di Tamandarè, per la valle del Jacuhype, alla ferrovia da Recife a San Francisco nel punto che parrà più opportuno. Tutti questi lavori ferroviari sono nella provincia di Pernambuco;

5. Un raccordamento che dal punto che parrà più conveniente sulla ferrovia « Alagoa's Railway », si congiunga alla città di Assemblea nella provincia di Alagoa;

6. Una ferrovia da Aracaju a Simao Dias con raccordamento a Capella nella provincia di Sergipe;

7. Un raccordamento che dalla ferrovia centrale di Bahia si diriga a Orobo, in provincia di Bahia;

8. Un raccordamento dalla ferrovia di « Rio and Minas » a Chachambu, ed un altro raccordamento a Lambary e Cambuguira, nella provincia di Minas Geraes;

9. Il prolungamento della ferrovia di Socorabana da Botocatu a Rio Paranapanema, al di sotto del punto in cui riceve il suo affluente Tibagy, nella provincia di San Paulo;

10. Il prolungamento della ferrovia del Parana fino al punto in cui la metterà in comunicazione, per mezzo delle vie fluviali, coi porti dell'Amazzone e del Rio Negro; ed un raccordamento da Morretes ad Antonina in provincia del Parana.

Il Governo, poi, è autorizzato:

a) a contrattare colla Compagnia Mogyana il prolungamento della linea che va verso Poco de Caldas sino alla città di tal nome, sotto le condizioni concesse per la costruzione di tale linea;

b) a contrattare colla Compagnia della ferrovia « Minas and Rio » il prolungamento della linea principale sino al punto in cui il Rio Verde comincia ad essere navigabile. Basi al contratto sono: la garanzia di un interesse del 5 0|0 durante la costruzione e del 3 0|0 durante i primi dieci anni dal compimento della linea, sopra una somma che non potrà oltrepassare i 30 *contos* per chilometro;

c) a garantire un interesse del 5 0|0, durante cinque anni, del 4 0|0 durante 10 anni e del 3 0|0 durante cinque anni del capitale necessario alla costruzione della ferrovia da Benevento a Santa Luzia e da questa città a Cachoeiro;

d) per la costruzione d'una ferrovia da Victoria a Cachoeiro;

e) per il prolungamento della ferrovia da Carangolla ad Alegre, o fino al punto che parrà preferibile della linea da Santa Luzia a Cachoeiro. Queste ferrovie sono tutte nella provincia di Espirito Santo.

Coll'attuazione di questo vasto programma ferroviario — che abbiamo riassunto dall'*Etoile du Sud* — col prolungamento delle ferrovie dello Stato nella provincia di Ceara, già allo stato di esecuzione, colla costruzione di nuove linee o col prolungamento di quelle esistenti, per le quali le provincie di San Paulo e di Minas Geraes garantiscono un *minimum* di introiti, col prolungamento della ferrovia da Bahia a San Francisco, tra Villa da Rainha e Joazeiro, e colla costruzione di quella da Bagè a Uruguayana — il Brasile si troverà dotato di una rete di strade ferrate che assicurerà l'esecuzione del programma del Ministro di agricoltura. Ma di questo e delle altre parti del programma dei lavori pubblici, cioè vie fluviali e vie ordinarie, non è compito nostro il trattarne.

Notizie diverse

I freni automatici. — Le disgrazie che troppo di frequente abbiamo a segnalare per scontri, disguidi di treni, dovrebbero indurre le nostre Società Ferroviarie ed il Governo ad applicare su vasta scala un buon freno automatico, il quale, mentre tutelerebbe la sicurezza dei viaggiatori, eviterebbe gli enormi danni che cagionano.

Il recente grave disastro ferroviario presso il bivio dell'Acquabella, nella notte del 3 corrente, sulla linea Milano-Rogoredo, è una triste riconferma dell'indispensabilità del freno automatico.

I giornali tutti narrarono come lo scontro sia avvenuto, per cui crediamo superfluo qui ripeterlo; solo diremo che, se il treno fosse stato munito di un buon freno automatico, all'atto della rottura dei ganci di allacciamento (che avvenne circa alla metà del treno), i 22 carri, anzichè, con corsa vertiginosa, retrocedere sul tronco Milano-Rogoredo (avendo il tronco una pendenza del 6 0|00), sarebbero stati istantaneamente arrestati dall'applicazione immediata dei ceppi, impedendo l'urto tremendo, che, oltre al rilevante danno materiale, tolse la vita al disgraziato capo-conduttore, ferendo inoltre mortalmento un frenatore.

Se si considera poi che, anzichè un treno-merci, fosse stato un treno-viaggiatori, desta raccapriccio l'immane catastrofe che si avrebbe avuto a deplorare.

Quelle Società e quei Governi quindi che, in Europa ed in America specialmente, adottarono in modo esclusivo un buon freno automatico, dimostrarono ad un tempo di ben sapere tutelare i proprii interessi e di essere gelosi della sicurezza dei viaggiatori. Degna quindi d'encomio è la Svizzera, che, avendo trovato nel freno ad aria compressa Westinghouse, tutti i requisiti richiesti in un buon freno automatico, lo adottò su tutte le linee, non badando a spese ed abolendo affatto quello non automatico a vuoto.

La nostra Rete Mediterranea poco a poco va lodevolmente applicando su vasta scala il freno automatico Westinghouse, a preferenza di quello a vuoto Smith-Hardy, ed il suo esempio dovrebbe pure essere seguito dalle altre ferrovie, sia per la semplificazione dei servizi cumulativi, ora tanto più che detto freno venne anche adottato dalla Compagnia del Gottardo, sia essenzialmente perchè la continua esperienza ha ormai accertato in modo indiscutibile che nessun altro freno offre quei requisiti di efficacia, sicurezza ed istantaneità d'azione che presenta il freno automatico ad aria compressa Westinghouse.

Per la sicurezza sulle ferrovie in Francia. — La Commissione per la sicurezza delle ferrovie in Francia fu convocata il 25 scorso settembre.

L'ordine del giorno di convocazione conteneva, oltre speciali punti riguardanti l'ultima catastrofe di Velars (vedi n. 36), le seguenti principali proposte:

1. Nuove istanze da presentarsi al Ministro dei Lavori Pubblici per ottenere che sieno mantenute le promesse, fatte dai suoi predecessori, di provvedere ad un esperimento comparativo delle diverse invenzioni che hanno per iscopo di assicurare la pubblica sicurezza;
2. Deliberazione per ottenere che sia posto all'ordine del giorno della Camera la legge sulla sicurezza pubblica;
3. Esame della circolare ministeriale che autorizza le Società ferroviarie a sopprimere la sorveglianza delle strade durante la notte.

La Commissione, presieduta dal signor Delattre ha, nella sua prima adunanza, dato incarico ad una Sotto commissione di domandare — secondo il n. 1 dell'ordine del giorno — al Ministro dei Lavori Pubblici di fare un esperimento sulle strade ferrate di tutti i sistemi conosciuti per evitare gli accidenti ferroviari.

Nuovo tunnel sotto il Tamigi. — Si annuncia da Londra che è imminente la costruzione di un nuovo tunnel sotto il Tamigi a Blacknall. In una recente adunanza tenutasi nel palazzo comunale di Poplar ne fu ammessa l'urgenza.

Carrozza elettrica del Sultano. — Il Sultano ha ordinata ai signori Jumisch e C. una carrozza per suo uso, messa in moto dall'elettricità.

Le prove furono fatte il giorno 12 scorso settembre davanti a due funzionari dell'Ambasciata russa a Londra, al Camden Skating-Rink.

La carrozza, che può circolare sulle strade ordinarie, è in legno di noce, con cuscini di drappo scuro, colle armi ricamate del Sultano.

Un timone permette alle persone che si trovano nei sedili di fronte di dirigere il veicolo colla massima facilità; il freno è pure meccanico e può muoversi col piede. Il motore è posto sotto la carrozza e mette in movimento una ruota, mentre le altre tre sono libere come in un veicolo ordinario.

La forza elettrica è immagazzinata in ventiquattro piccoli accumulatori di un tipo speciale; questa carica è sufficiente per muovere il veicolo per cinque ore, con una velocità di 10 miglia all'ora.

La corrente elettrica può essere interrotta a volontà di chi guida, e allora, manovrando il freno, si ferma facilmente il veicolo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

				Ottobre 6	Ottobre 13
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L.	795.50	791.50
»	»	Mediterranee	»	628.50	624.50
»	»	Sicule	»	—	630
»	»	Sarde (preferenza)	»	—	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	395	395
»	»	Gottardo	»	—	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	»	540	540
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	300	300
»	»	Monte Cenere	»	—	—
»	»	Novara-Seregno	»	251	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	321	321
»	»	» 2ª emiss.	»	312	312
»	»	Centrale Toscana	»	520	520
»	»	Meridionali	»	320.50	320.50
»	»	Sarde, serie *A*	»	312	312
»	»	» serie *B*	»	314	314
»	»	» 1879	»	310	310
»	»	Pontebba	»	470	470
»	»	Nord-Milano	»	269	269
»	»	Meridionali Austriache	»	305.50	305.50

ESTRAZIONI — PAGAMENTI.

Ferrovia Torino-Savona-Acqui. — Numeri delle 78 obbligazioni, passate a carico dello Stato in seguito alla legge 28 agosto 1870, N. 5858, sorteggiate nella 14ª estrazione seguita in Roma il 1° ottobre 1888 (in ordine progressivo).

10297	10575	10765	10809	11023	11246	11570
11781	11992	12056	12157	12932	13040	13282
13419	14471	14595	14836	15026	15343	15356
15491	15637	16249	16561	17159	17188	17591
17849	18660	18743	18758	18887	19128	19328
19553	19592	19639	19699	20581	20792	20794
21035	21212	21445	21451	21489	22016	22168
22642	22920	23072	23195	23230	23437	24152
24814	25148	25223	25445	25969	26440	31574
31969	64186	64598	64705	65298	65677	66191
66506	67789	67843	68096	68621	68893	69227
69582						

Le suddette obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori con tutto dicembre 1888, ed a cominciare dal 1° gennaio 1889 avrà luogo il rimborso del relativo capitale, mediante restituzione delle obbligazioni stesse corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 31 dicembre 1888, segnate coi numeri 51 a 67 inclusivo.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

Municipio di Civitella Casanova (*Abruzzi*) (12 ottobre, ore 9 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere occorrenti per la completa sistemazione della strada comunale obbligatoria Celiera-Vestea-Attenice, lunga metri 4599. Importo L. 24,169.03. Cauz. provv. L. 500. Cauz. definitiva il decimo. Lavori compiuti in 4 anni. Fatali 5 novembre, ore 10 ant.

Ministero dei L. Pubblici e Prefettura di Cosenza (20 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 29, da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita, compreso fra gli abitanti di Rocca Imperiale e Canna, esclusa la traversa nell'abitato di Canna (metri 11,414.50). Importo ridotto lire 321,904.18). Vedi n. 36 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (*Spezia*) (20 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del fabbricato sede della Direzione delle Costruzioni navali nel Regio Arsenale di Spezia. Importo lire 290,000. Lavori compiuti in giorni 500. Cauzione lire 30,000. Fatali 5 novembre, ore 12 merid.

Municipio di Castel Gandolfo (22 ottobre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di allargamento, sistemazione e fognatura di via del Celso. Importo L. 17.800. Lavori compiuti in 4 mesi, cauzione provv. L. 1000. Fatali 8 novembre, ore 6 pom.

R. Prefettura della Provincia di Molise (23 ottobre, ore 12 merid. fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria dei comuni di S. Angelo in Grotte e Castelpetroso, dall'abitato di S Angelo in Grotte alla provinciale Carpina, presso la Cappella di S. Giuseppe. Importo ridotto L. 50,690. (V. n. 37 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (*Spezia*) (24 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per eseguimento delle opere in metallo e la copertura in lastre di vetro e tegole alla Marsigliese in una parte del Fabbricato ad uso officina Calderai e magazzino Caldaie nel Regio Arsenale Militare Marittimo di Spezia. Importo L. 313,000. Lavori compiuti in giorni 400. Cauzione L. 31,300. Fatali 8 novembre, ore 12 merid.

Società Mandamentale del Tiro a Segno Nazionale in Padova (25 ottobre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto per la costruzione di un Campo di Tiro a 400 metri nello spazio tuttora occupato dal Bersaglio Militare a Porta Portello ed altri terreni aggiunti. Importo L. 48,179.35. Cauzione L. 4,817.94. Lavori compiuti in giorni 100.

R. Prefettura di Padova (26 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto del lavoro di costruzione di banca a rifianco dell'argine sinistro di Adige, nella località Drizzagno Pisani, coordinato col piano generale di sistemazione, compreso fra le Sezioni 206 e 207 del piano stesso (metri 1014), in territorio del Comune di Cavarzere, Distretto di Chioggia, Provincia di Venezia. Importo L. 52,130. Cauzione L. 2500. Deposito per spese L. 1500.

Municipio di Caserta (26 ottobre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria per Casertavecchia. Importo L. 74,994.73, oltre a L. 5055.27 per lavori imprevisti, e L. 1450 messe a disposizione dell'Amministrazione, per lavori in economia. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 8000. Deposito per spese L. 1500. Fatali 11 novembre, ore 11 ant.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Treviso (27 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). Appalto per la manutenzione sessennale e progressivo sviluppo delle opere di verde, scogliere, opere murarie, antipetti, e difese in genere, a presidio della sponda ed arginatura destra del fiume-torrente Piave, da poco superiormente a Nervesa sino al termine della R. Arginatura, presso Cortelazzo. Importo annuo L. 60,160. Cauzione provv. L. 25,000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Atripalda (*Avellino*) (28 ottobre, ore 9 ant., fatali). — Appalto di tutte le opere per la condottura delle acque della sorgiva Braione e pel bonificamento dell'abitato di Atripalda. Importo L. 83,000 (V. n. 37 del Monitore).

Ministero dei L. P. e Prefettura d'Arezzo (29 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del 1° tronco della strada provinciale, N. 23, da Pieve S. Stefano a Bagno di Romagna, compreso fra l'abitato di Pieve S. Stefano ed il villaggio di Capotrave (m. 6343.97). Importo L. 202,000. Cauzione provv. L. 10,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 3 anni. Fatali a giorni 15.

Municipio di Bergamo (29 ottobre, ore 2 pom., 1ª asta). Appalto per la manutenzione delle strade comunali esterne della piana città per il decennio 1889-1998. Importo annuo L. 15,108.03. Cauzione provvisoria L. 3000. Fatali 9 novembre, ore 12 merid.

Municipio di Bologna (29 ottobre, ore 1 pom., fatali). — Appalto per la manutenzione ordinaria delle strade comunali del Forese, dei viali alberati all'esterno della città, nonchè di parte delle vie militari e pel relativo sgombro di neve. Importo ridotto L. 71,925 (V. n. 38 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Udine (30 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla quinquennale manutenzione degli argini, sponde e manufatti a destra del Cosa e Tagliamento, da presso Barbeano al confine Brigolo-Bevazzana, nei comuni di S. Giorgio della Richinvelda, S. Martino, Valvasone, Casarsa, S. Vito, Morsano e S. Michele. Importo annuo L. 40,865. Cauzione provv. L. 2000. Cauzione definitiva una mezza annata.

Deputazione Provinciale di Napoli. Gli incanti fissati pel giorno 14 di questo mese per lo appalto del mantenimento del 1° e 2° tratto della strada Passanti, in lotti separati. (V. n. 39 del *Monitore*) sono rimandati al giorno 22 di questo mese alle ore 1 pom.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e ponitura in opera di *10 coperchi e dischi superiori per casotti telemetrici*, per conto del Genio Militare di Capua (Ministero della Guerra).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 27ª Decade — dal 21 al 30 Settembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	1.204.438 64	50.431 38	564.282 73	1.568.089 15	64.859 27	3.452.101 17	3.984 00	866 49
1887	1.237.011 01	55.437 23	415.823 52	1.403.292 41	53.303 68	3.164.867 85	3.980 00	795 19
Differenze nel 1888	— 32.572 37	— 5.005 85	+ 148.459 21	+ 164.796 74	+ 11.555 59	+ 287.233 32	+ 4 00	+ 71 30
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1888	28.513.551 73	1.284.801 27	8.932.663 11	33.559.103 96	1.028.101 59	73.318.221 66	3.982 55	18.409 87
1887	27.711.442 89	1.296.613 25	8.042.811 67	32.594.967 80	1.055.428 53	70.701.264 14	3.980 00	17.764 14
Differenze nel 1888	+ 802.108 84	— 11.811 98	+ 889.851 44	+ 964.136 16	— 27.326 94	+ 2.616.957 52	+ 2 55	+ 645 73
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	91.820 65	2.322 60	18.949 25	80.972 90	2.120 80	196.186 20	984 65	199 24
1887	69.715 51	2.491 29	6.773 04	41.893 21	510 00	121.383 05	804 00	150 97
Differenze nel 1888	+ 22.105 14	— 168 69	+ 12.176 21	+ 39.079 69	+ 1.610 80	+ 74.803 15	+ 180 65	+ 48 27
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1888	1.441.959 15	32.737 87	184.040 13	1.154.927 89	45.105 85	2.858.770 89	845 44	3.381 40
1887	1.280.886 60	31.955 05	130.461 66	880.226 15	44.962 18	2.368.491 64	738 31	3.207 99
Differenze nel 1888	+ 161.072 55	+ 782 82	+ 53.578 47	+ 274.701 74	+ 143 67	+ 490.279 25	+ 107 13	+ 173 41

Il 24 settembre aperto il tronco **Usmate-Seregno** di chil. 14.

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1888	1887	*Differenze* nel 1888	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	5.365 75	4.800 65	+ 565 10	84.953 00	68.401 05	+ 16.551 95
Merci	896 80	884 30	+ 12 50	16.943 80	15.732 30	+ 1.211 50
Introiti diversi	120 40	118 20	+ 2 20	3.077 25	3.233 45	— 156 20
Totali	6.382 95	5.803 15	+ 579 80	104.974 05	87.366 80	+ 17.607 25

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 30 *Settembre* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-S. Giorgio di Nogaro	Camposampiero-Montebellana	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 45	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	5,386.35	19,034.25	2,705.85	4,471.50	1,536.10	5,871.30	2,737.70	6,791.00	12,575.75	4,299.65	2,013.10	7,672.60	4,465.25
Bagagli e Cani	87.85	811.00	61.25	75.25	15.60	88.70	11.10	24.30	43.75	392.5	47.75	72.30	48.25
Merci a G. V. ed Acceler.	610.00	4,765.42	140.71	378.15	248.00	667.75	54.95	97.40	238.15	204.39	»	174.82	168.00
Merci a P. V.	4,501.42	4,750.87	1,224.80	1.318.85	1,799.00	1.492.16	520.35	220.50	559.10	1.493.18	»	244.40	1.226.50
Totali	10,585.62	28,861.54	4,132.61	6,233.75	8,598.70	8,119.91	3,324.10	7,133.20	13,416.75	6,086.47	2,060.85	8,164.12	5,908.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

9ª Decade — Dal 21 al 30 Settembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	92.296 35	1.601 18	10.189 80	113.270 90	1.864 28	219.222 51	609 00	359 97
1887	63.358 89	974 71	8.594 87	106.304 81	2.458 49	181.691 77	606 00	299 82
Differenza nel 1888	+ 28.937 46	+ 626 47	+ 1.594 93	+ 6.966 09	— 594 21	+ 37.530 74	+ 3 00	+ 60 15
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE					
1888	912.786 73	16.934 03	130.342 66	917.477 69	15.802 53	1.993.343 64	609 00	3.273 14
1887	597.249 66	11.190 03	101.002 73	818.949 03	17.904 18	1.546.295 63	606 00	2.551 64
Differenza nel 1888	+ 315.537 07	+ 5.744 00	+ 29.339 93	+ 98.528 66	— 2.101 65	+ 447.048 01	+ 3 00	+ 721 50
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	4.443 99	58 22	340 01	1.287 97	27 25	6.162 44	64	96 29
1887	3.080 74	30 24	285 99	949 65	24 25	4.370 87	64	68 29
Differenza nel 1888	+ 1.368 25	+ 27 98	+ 54 02	+ 338 32	+ 3 00	+ 1.791 57	»	+ 28 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE.					
1888	39.837 25	486 71	3.060 64	10.353 80	269 99	54.008 39	64	543 88
1887	26.624 42	393 60	2.914 85	7.520 14	390 41	37.843 42	64	591 30
Differenza nel 1888	+ 13.212 83	+ 93 11	+ 145 79	+ 2.833 66	— 120 42	+ 16.164 97	»	+ 252 58

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. **180** *milioni, versato L.* **139,500,000**

Strade Ferrate Complementari - Provviste a rimborso di spesa.

Avviso d'Asta.

Nel giorno **25 ottobre 1888,** alle ore **10 ant.**, in Milano, presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta, N. 24 (Palazzo ex Litta), si procederà, dinanzi al Direttore Generale, o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la Costruzione delle Strade Ferrate in data 17 gennaio 1886, n. 3705 (serie 3ª), col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**ASTA** per la fornitura di

N. 10 (dieci) Segnali a distanza a disco girevole e dei Materiali occorrenti per la trasmissione a distanza dei segnali stessi, del peso approssimativo di 1,200 chilogrammi per ogni segnale, — da consegnarsi franchi su vagoni in ragione di 5 nella stazione di Teggiano (linea Sicignano-Castrocucco), e 5 nella stazione di Vallo (linea Battipaglia-Castrocucco); — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso d'asta, di L. 1,130 (lire mille centotrenta) per ogni segnale colla trasmissione.

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere l'allestimento dei segnali.

La cauzione definitiva sarà **di L. 1120,** da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11, piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso la Sezione di Potenza del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dalle 10 alle 12 ant. e dalle 2 alle 5 pom.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società **in** Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **10 ant.** del giorno **25 ottobre suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di Segnali a distanza a disco girevole,** ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sotto-Prefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o di un Ingegnere-Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo-Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 560** nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

Avviso d'Asta.

Nel giorno **25 ottobre 1888** alle ore **10 ant.** in Milano presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta N. 24 (Palazzo ex Litta) si procederà, dinanzi al Direttore Generale o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la Costruzione delle Strade Ferrate in data 17 gennaio 1886, N. 3705 (Serie 3ª) col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**Asta** per la fornitura

dei materiali metallici speciali per N. 28 Scambi semplici con Crociamento a cuore in acciaio fuso/caporolgibile, tangente 0m,10 (parte metallica speciale) per l'armamento Vignole (1° tipo) Ferrovie Complementari, quali sono specificati nel Capitolato d'oneri, — da consegnarsi franchi su vagoni in ragione di N. 15 nella Stazione di Teggiano (Linea Sicignano-Castrocucco) e di N. 13 nella Stazione di Vallo (Linea Battipaglia-Castrocucco); — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso di asta, di L. 515,25 (lire cinquecento quindici e centesimi venticinque) per tonnellata di mille chilogrammi.

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere la fabbricazione dei materiali.

La cauzione definitiva sarà di **L. 4300** da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di Banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del Deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11, piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso la Sezione di Potenza del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dalle 10 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **10 ant.** del giorno **25 ottobre suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto, l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di Scambi e Crociamenti,** ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sotto-Prefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o Ingegnere-Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore-Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo-Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel Certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 2,150** nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

In una scheda suggellata saranno fissati dal Direttore Generale della Società i limiti massimo e minimo, dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

La fornitura sarà aggiudicata al miglior offerente. È riservato all'Amministrazione il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento d'asta, o di passare ad un secondo esperimento. — I risultati dell'asta saranno dalla Società sottoposti al R. Ispettorato, il quale, entro il termine di 10 giorni, giudicherà se debbansi ritenere come definitivi, o se si debba procedere ad un secondo esperimento sul prezzo della migliore offerta ottenuta. In quest'ultimo caso, il miglior offerente del primo esperimento si intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Chiusa l'asta, saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, meno quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto fino all'aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale. — L'altro sarà restituito non appena sarà stata pronunziata l'aggiudicazione definitiva dal R. Ispettorato.

Il deliberatario dovrà, entro il termine di 10 giorni dalla data dell'invito, presentare la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la Cassa dei Depositi e Prestiti dello Stato.

Le spese di bollo e registro del contratto saranno a carico dell'assuntore.

Milano, 9 ottobre 1888.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale versato L. 1?? milioni

Proroga del termine per l'ozione.

Il termine per esercitare il diritto di ozione sulle dieci mila nuove azioni, di cui nell'avviso 3 settembre p. p. pubblicato nel n. 212 della *Gazzetta Ufficiale* del Regno, è prorogato a tutto il 3 novembre p. v.

Roma, 6 ottobre 1888. **La Direzione Generale.**

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema LEGRAND e CALDAIE sistema DE-NAEYER e C.

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:
Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali S. Sinigaglia e Comp. - Via Cavour, 9, Torino
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI PESENTI FU ANT.° (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in
ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1888 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Anno XXI. Sabato, 20 Ottobre 1888. Num. 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

IL VIADOTTO DI PADERNO

SULLA FERROVIA PONTE SAN PIETRO-SEREGNO

Da varii giornali vengono di quando in quando pubblicate notizie relative a questo grande Viadotto, che si sta costruendo, per cura della Società Nazionale delle Officine di Savigliano, pel servizio della Ferrovia Ponte San Pietro-Seregno (della quale venne recentemente aperto il primo tronco Seregno-Usmate) e della nuova strada provinciale Bergamo-Como.

Siamo lieti di potere oggi offrire ai nostri lettori indicazioni precise sopra l'opera considerevole e sopra l'andamento dei lavori.

La Ferrovia da Ponte San Pietro, presso Bergamo, sulla linea Bergamo-Lecco, a Seregno, sulla linea Milano-Como, costrutta da parecchio tempo, aveva dovuto arrestarsi da una parte a Paderno, dall'altra a Calusco, sulle sponde dell'Adda, per la grande difficoltà che presentava l'attraversamento del fiume, le cui acque scorrono colà ad una profondità di metri ottanta circa sotto il livello dei circostanti altipiani.

Varii progetti, così in muratura come in metallo, vennero studiati dagli Uffici governativi e dalla Società delle Strade ferrate Meridionali per risolvere l'arduo problema, e dopo lungo esame, dietro favorevole parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il Ministero diede la preferenza al progetto presentato dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, che fu trovato superiore agli altri dal lato tecnico e più vantaggioso dal lato finanziario, mentre poteva eseguirsi in un tempo assai minore.

Questo progetto, con arditezza nuova in Italia e rara all'estero, vinse la grave difficoltà della forte spesa, abbandonando ogni fondazione nel fiume, ed impostando sulle due rive scoscese un arco metallico di ben 150 metri di corda, che serve d'appoggio ad una travata tubolare, nel cui interno trascorrerà la ferrovia, e che sopporterà al disopra la strada provinciale, opportunamente allargata, mediante marciapiedi a sbalzo, sino a metri sette.

L'arco è impostato sulle sponde sopra fondazioni in granito e moltrasio, a circa metri 32 sopra le magre del fiume; ha una freccia di metri 37.50.

La chiave dell'intradosso è alta metri 68 circa sulle magre; il piano di posa delle rotaie metri 75 e la carreggiata della strada provinciale metri 81, sempre sul pelo delle acque magre.

Il grande arco è tracciato secondo una curva parabolica, e si compone di quattro archi elementari a sezione di doppio T, con robuste curvature larghe 70 centimetri, di spessore variabile, ed aste verticali ed inclinate, composte con ferri di diverse sezioni, due a due collegati fra di loro con tralicci; i due archi secondari così composti s'inclinano da monte e da valle verso il piano mediano per tal modo che, mentre le basi distano sedici metri, alla sommità gli archi distano appena di cinque metri.

Questa disposizione ha per scopo di dare alla costruzione una grande rigidità laterale considerevolmente aumentata da numerosi pezzi di unione, e da un doppio sistema di controventi applicato all'intradosso ed all'estradosso del grande arco.

Sugli spalloni dell'arco in pietra di Moltrasio e granito di Baveno riposano anche due pile metalliche alte metri 30, e sull'arco riposano simmetricamente due pile metalliche alte metri 14 e due tronchi di pile alte metri uno, collocate ad eguali intervalli.

Una comoda scala di ferro che segue la curva dell'arco permetterà di visitarne facilmente ogni parte.

Sulla riva sinistra, meno ripida della destra, fu pure innalzata una quinta pila alta metri 12 per suddividere l'intervallo tra la pila precedente e la spalla superiore.

La travata rettilinea lunga metri 266, in totale, poggia quindi sopra due spalle superiori pure in pietra di Moltrasio e granito di Baveno, che servono anche di sostegno alla strada provinciale, su cinque pile e due tronchi di pile metalliche, ed è perciò suddivisa in otto campate di metri 33.25 caduna da asse ad asse degli appoggi.

Solo due Viadotti in Europa superano di pochi metri quello di Paderno, e questi sono il Ponte Maria Pia sul Douro in Portogallo, ed il Viadotto sul Garabit in Francia, lungo la linea da Marjevols a Neussargues, costrutti ambedue dall'ing. Eiffel, impresario di costruzioni metalliche.

La costruzione completa, così della parte metallica, come delle murature del Viadotto di Paderno, fu assunto a *forfait* dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano con contratto firmato nel gennaio dell'anno scorso.

Essa diede tosto mano ai lavori tanto nelle sue officine come sul cantiere con mezzi proporzionati all'importanza dell'opera.

Terminati da tempo i grandiosi spalloni dell'arco e costrutto per la messa in opera di questo e della travata un grandioso ponte di servizio, che è per sè stesso un'opera meritevole di studio, e che richiese oltre a duemila metri cubi di legname, la messa in opera della parte metallica procede attivamente.

Del grande arco vennero già chiusi gli archi interni, ed il lavoro di montatnra dell'arco continua con grande rapidità, ed i progressi sono tanto più sensibili in quanto che i ferri sono lavorati colla massima precisione.

Le pile sono tutte montate e quasi tutte ribadite.

Della travata venne parimente cominciata la messa in opera.

La parte metallica sarà ultimata fra tre mesi circa.

Fra un mese saranno anche terminate le murature degli spalloni superiori; e le trincee dei tronchi ferroviari di accesso sono del pari a buon punto per cui si può fare assegnamento, se l'inverno lo permetterà, che in marzo prossimo si potrà transitare sul ponte colla locomotiva.

STATISTICA MECCANICA BONAZZI

La Società delle Ferrovie Adriatiche, nel lodevole intento di praticamente applicare i più recenti trovati all'amministrazione ferroviaria, ha adottato il sistema Bonazzi di Statistica Meccanica pel computo della sosta dei carri esteri percorrenti la propria rete.

Per poco che uno sia pratico di cose ferroviarie, sa quanto, per un'amministrazione, la sosta dei carri d'un'altra sia fonte di gravose spese di noli e quindi quanto importi il ridurne la cifra abbreviandone, per quanto possibile, il periodo. Ed a ciò provvede la Statistica Meccanica coll'evidenza e prontezza con cui tiene conto dell'arrivo, del soggiorno delle quantità e qualità delle merci importate e del ritorno dei carri alle Amministrazioni proprietarie.

Questi computi si possono bensì fare coi metodi e scritturazioni ordinarie, ma queste riescendo complesse e lunghe sono dispendiose, e quel che più importa non ottengono l'attualità; sicchè non arrivano in tempo a prevenire l'inconveniente di una maggior spesa.

A ciò provvede la statistica meccanica colla prontezza delle manipolazioni che giorno per giorno mettono in chiaro la situazione.

La deficienza dei carri sulle linee italiane è un fatto notorio, ma, più ancora della cifra numerica, è ostacolo ad un ordinato sviluppo del movimento la deficienza dei binarii di servizio; condizione di cose a cui si va rimediando e si rimedierà tra non molto coi provvedimenti all'uopo iniziati.

Le cause di tale svantaggiosa condizione di cose non sono ad alcuno imputabili, ma alle condizioni politiche del paese. Infatti le ferrovie erano in origine costrutte con intendimenti affatto locali e subordinati alle esigenze dei piccoli Stati in cui la penisola era frastagliata. Ed una volta raggiunta l'unità, i mutati bisogni e l'imprevedibile sviluppo preso dal movimento sia di passeggeri che di merci, perchè eransi tolte le barriere che ad esso si opponevano, reclamarono d'un tratto quei provvedimenti cui era impossibile provvedere al momento per la necessità di adottare a bisogni, vasti e generali, le costruzioni ed opere ideate per uno stato di cose essenzialmente diverso dal presente.

Perciò possiamo francamente dire che la Società delle Ferrovie Adriatiche ha ben meritato col seguire l'esempio della Mediterranea, adottando una parte del sistema Bonazzi, salvo, ad esperienza fatta, l'estenderlo al movimento dei carri proprii, alle merci, ed a tutti gli altri rami cui il medesimo può essere utilmente adattato.

LA RETE FERROVIARIA DELL'ASIA MINORE

Piano generale e considerazioni economiche

Nel numero 39 abbiamo data notizia delle proposte presentate alla Porta per la costruzione della rete ferroviaria dell'Asia Minore, ed abbiamo accennato specialmente alla proposta dell'ingegnere tedesco Guglielmo Pressel il quale, fin dal 1872, ha ricevuto incarico ufficiale di compiere gli studi.

Di questo progetto avevamo già fatto menzione nel numero 19 (12 maggio), pubblicando appunto la statistica delle linee comprese nella rete progettata dell'ing. Pressel, il costruttore del Brennero.

Per l'importanza della questione considerata tanto in rapporto alla costruzione d'una rete il cui progetto misura circa 7000 chilometri, quanto in rapporto all'apertura di nuove vie commerciali e politiche, crediamo opportuno svolgere più ampiamente la questione sotto i due aspetti tecnico e commerciale, valendoci all'uopo d'una relazione, pubblicata tempo addietro dallo stesso ingegnere Pressel in un giornale austriaco.

E tanto maggiore ne appare la importanza della questione se consideriamo la parte che ebbe un dì l'Italia nei commerci marittimi coll'Asia minore e nei traffici all'interno di essa; commerci e traffici che potrebbero richiamarsi a nuova e più rigogliosa vita.

Riassumeremo adunque alcuni brani della relazione, ed altri riporteremo testualmente, a seconda della opportunità degli argomenti in rapporto alla speciale indole del nostro periodico.

« Da sedici anni il Governo Ottomano si occupa di studi e di progetti per la costruzione d'una rete di strade ferrate nell'Anatolia allo scopo di aumentare le forze economiche e commerciali dell'impero.

« Sembra che stavolta, accordando garanzie di Stato, desideri seriamente la realizzazione di questa grande impresa; esso vuole per mezzo della ferrovia, porre in comunicazione Costantinopoli con Diarbekir e Bagdad. Tuttavia, costruendosi la rete dell'Anatolia, si dovrà, e ciò per maggiori ragioni economiche, prendere in considerazione lo sviluppo graduale delle risorse dei distretti da attraversarsi e abbandonare il sistema superficiale ed incoerente seguito sino ad ora; il si-

stema cioè che ebbe per risultato di collegare per mezzo di tronchi mozzi gli scali più fiorenti ai centri di produzione più vicini al littorale.

« Ecco la lista di questi tronchi:

Scutari-Ismidt	chilometri	92
Mudania-Brussa (quasi compiuta) .	»	38
Smirne-Allahschehir	»	169
Smirne-Aidin-Serai-Keui	»	232
Mersine-Adana	»	67
Totale	chilometri	598

« Trattando la questione delle strade ferrate all'interno, non si deve dimenticare, come pegno di successo, il poco costo della costruzione, ed è appunto per tale ragione che, per ordine di S. M. I. il Sultano, furono prese in considerazione le seguenti linee:

I° Periodo.

Samsun-Amassia-Sivas	chilometri	392
Ismidt-Angora-Diarbekir . . .	»	1,369
Suedieh-Aleppo-Diarbekir . . .	»	485
Ada-Bazar-Eregli	»	200
Totale	chilometri	2,446

II° Periodo.

Mudania-Brussa-Bozdjouk . . .	chilometri	152
Eski Cheie-Kutahia-Koniah . .	»	472
Sivas-Kaissarieh (raccordamento)	»	150
Diarbekir-Bagdad	»	886
Totale	chilometri	1,660

III° Periodo (*Siria e Mesopotamia*, *Golfo Persico*).

Bagdad-Bassorah	chilometri	440
Tripoli-Homs-Antiochia . . .	»	256

III° Periodo (*altipiano di Ponto Eusino e del Kurdistan*).

Tripoli (Ponto Eusino)-Erzerum .	chilometri	390
Siwas-Erzerum	»	464
Erzerum-Bayazid (confine Persiano)	»	340
Totale	chilometri	1,890

Riassunto. —	I° Periodo . .	chilometri	2,446
	II° » . .	»	1,660
	III° » . .	»	1,890
	Totale nei tre periodi	chilometri	6,996

A questa parte della relazione, che noi dimanderemo il *piano generale* della progettata rete ferroviaria dell'Asia Minore, susseguono numerosi e precisi dati ed elementi di descrizione delle condizioni orografiche ed idrografiche dell'Anatolia. L'ingegnere Pressel, che ha potuto studiare *de visu* questa regione chiusa sinora alle indagini dell'odierna civiltà e perciò poco conosciuta e meno apprezzata, ha dovuto necessariamente dare ampio sviluppo al risultato dei suoi studi per dimostrare la convenienza di richiamare a nuova vita civile e commerciale un paese che fu già ricco e fiorente.

Alla precisa e speciale indole del nostro periodico non s'adattano simili studi orografici ed idrografici, e perciò a noi basta averli accennati come parte pregevolissima ed interessante della relazione.

Riporteremo tuttavia le premesse di essa, nelle quali l'autore considera in tesi generale lo stato economico attuale dell'Anatolia e pone il quesito se questo possa, colle ferrovie, richiamarsi a nuova vita.

« Colui che ha potuto studiare *de visu* e, per conseguenza, apprezzare il paese e gli uomini dell'Anatolia deve ammettere, dice l'ingegnere Pressel, che, per le sue ricchezze in prodotti naturali e per la sua grande popolazione, l'impianto di una rete di strade ferrate in quelle contrade è non solamente giustificato ma assolutamente necessario.

« L'interno dell'Anatolia è sino ad ora un paese chiuso, sconosciuto e non apprezzato. Il potente elemento economico rappresentato dalle ferrovie arresterà il corso del suo odierno sfinimento e ritornerà a quella contrada la coscienza del suo essere e della sua posizione. L'Anatolia contribuirà colla aumentata sua popolazione, fatta capace inoltre di pagare tasse più considerevoli, alla consolidazione dell'Impero Ottomano, di cui essa è la più importante provincia aborigena. Questa, pertanto, contribuirà eziandio al mantenimento dello *statu quo* nell'Oriente.

« L'Anatolia era altre volte un paese ricco e fiorente, ed ora essa non è più che un deserto. Tuttavia si domanda sovente se nelle condizioni attuali della regione, l'impianto di ferrovie possa ancora riuscire utile e profittevole.

« Le condizioni naturali della produzione, le ricchezze cioè del suolo e le forze dell'uomo, vi sono esse in tanto numero e distribuite in modo da promettere, mercè migliorìe nelle vie di comunicazione, lo sviluppo del paese?

« A questo proposito basta ricordare che viaggiatori seri e perspicaci quali Moltke, Fallmayer e Tchihatcheff si sono occupati specialmente di questa questione e che ciò che eglino hanno scritto nelle loro relazioni è ancora in gran parte applicabile alla situazione odierna ».

E qui appunto l'ingegnere Pressel dà seguito a svolgere in ampio quadro le condizioni orografiche ed idrografiche delle regione tutta, di cui aggiunge poscia un cenno sulle ricchezze minerali, sulla climatologia in rapporto ai prodotti dell'agricoltura e silvicoltura.

È davvero una promettente descrizione, a cui l'autore pone fine colle seguenti considerazioni: « In tali condizioni naturali, l'Anatolia si è adunque acquistata fama per le sue risorse e ricchezze inesauribili. Gli storici ne fanno testimonianza. I conquistatori e dominatori dell'Anatolia ne trassero opime spoglie; Roma specialmente ne esportò tesori. E un paese intieramente coltivato, industriale, civilizzato, popolato da numerose città e villaggi al pari dell'Alta Italia o delle Fiandre durante il Medio-Evo ».

A proposito, poi, delle ferrovie nell'Asia Minore dobbiamo accennare ad una notizia che in questi giorni ha levato molto rumore nel campo finanziario e politico, cioè la notizia della concessione della rete dell'Asia al signor Kaulla e della contemporanea stipulazione di un imprestito di 1,500,000 lire turche accordata a banchieri tedeschi.

Non ci occuperemo punto dell'imprestito; circa la rete ferroviaria, togliendo le informazioni dei più accreditati giornali, riassumeremo lo stato della importantissima questione.

Il signor Kaulla, rappresentante di potenti case bancarie, ha offerto condizioni per la rete ferroviaria che, pare, sarebbero state accettate dalla Porta, ma, ad ogni modo, il contratto per la concessione non è ancora definitivamente conchiuso.

Ecco intanto le condizioni offerte dal signor Kaulla e gradite dalla Porta:

1. Il banchiere offre, come prezzo di riscatto della linea da Haidar Pacha ad Ismidt 6,000,000 di lire; la Porta garantisce, a sua volte, un prodotto di L. 10,800 per chilometro.

2. Il costo di costruzione della linea da Ismidt ad Angora è fissato in L. 150.000 per chilometro. La Porta garantisce un prodotto di L. 15,000 per chilometro, e devolve a tale garanzia il prodotto delle decime dei quattro sangiacati percorsi dalla ferrovia. I lavori debbono essere compiuti in quattro anni.

3. Oltre la linea Ismidt-Angora il signor Kaulla conserva il diritto di opzione per la costruzione della linea da Eski-Sekir a Kutahia, lunga 87 chilometri, e per il raccordamento della linea principale di Brussa e di Mudania.

4. Infine egli ha ancora un diritto di preferenza sul prolungamento della ferrovia da Angora a Bagdad.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Ferrovia Genova-Ovada-Asti.

Sappiamo che con Decreto Ministeriale del 15 corrente mese è stato stabilito che la galleria del Turchino e gli accessi fra le Stazioni di Mele e Campoligure, sulla costruenda ferrovia Genova-Ovada-Asti, abbiano ad essere costruiti a due binarii.

La Società Mediterranea a cui, per effetto della convenzione 21 giugno u. s., approvata colla legge 20 luglio successivo, n. 5550 (serie 3ª), fu accordata la concessione per la costruzione della ferrovia suddetta, è incaricata di curare l'esatta osservanza di questa disposizione, ricevendo come speciale compenso, a termini dell'art. 9 della citata convenzione, la somma di L. 8,750,000 in cinque rate annue uguali.

><

Ferrovia Succursale dei Giovi.

Intorno ai lavori di costruzione della grande galleria di Ronco (Linea Succursale dei Giovi) riceviamo le seguenti informazioni che si riferiscono allo scorso mese di settembre.

Il quantitativo dei lavori eseguiti in settembre è pressochè uguale a quello fatto nel mese precedente.

Le condizioni di stabilità continuano ad essere soddisfacenti; si sono disarmati tre anelli che si trovarono in buonissimo stato. La fornitura del materiale prosegue bene. Si fecero ordinazioni su vasta scala onde avere al più presto possibile tutti i materiali occorrenti per portare a compimento i lavori nel termine fissato. Le spese fatte per lavori e provviste dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo dall'epoca in cui ha direttamente assunto l'esecuzione della grande galleria fino a tutto settembre p. p., ammontano a L. 7,190,660. In questa somma le spese fatte in settembre rilevarono a lire 584,125.00. I lavori seguono il regolare loro corso ed in armonia con le previsioni fatte per la ultimazione della galleria.

><

Stazione di smistamento a Torino.

Essendosi ultimata la porzione del 1° gruppo dei lavori d'impianto della grande stazione per smistamento merci alla Generala, presso Torino, aggiudicata all'Impresa Piatti e Rosazza, sappiamo che oggi, 20, ne viene eseguita la regolare consegna al Servizio del Movimento e Traffico.

I lavori che si consegnano consistono essenzialmente in un fascio di binarii per sosta, manovra e smistamento dei treni merci, fascio che rimane situato tra la Barriera di Genova ed il Casello n. 3 della linea di Genova, ed in un binario di allacciamento colla Stazione di Torino P. N. Una baracca provvisoria di legno per uso degli Impiegati ed un rifornitore provvisorio completano questo impianto che mette a disposizione del Traffico 8 chilometri di nuovi binarii a parziale sollievo delle ristrettezze in cui si svolge il servizio ferroviario di Torino.

L'esecuzione dei lavori venne lodevolmente portata a termine dalla detta Impresa Piatti e Rosazza nel ristrettissimo tempo concesso dal contratto.

><

Nuove officine di Torino.

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato generale la proposta pell'acquisto del macchinario per il 3° gruppo di fabbricati delle nuove officine di Torino. La spesa, complessivamente preventivata, per l'acquisto ed impianto di detto macchinario ascende a L. 311,066.30. Le macchine da provvedere sono le seguenti:

N. 1 motore Brünner della forza di 100 cavalli; N. 1 motore della forza di 80 cavalli senza condensazione; N. 4 caldaie da locomotive per servizio dei motori; Apparecchi speciali di sviamento per trasmissioni; Vari pezzi delle trasmissioni principali e secondarie; N. 8 gru a ponte scorrevole, delle quali 4, della portata di 4 tonnellate e quattro della portata di 2 tonnellate; N. 2 carrelli trasbordatori da veicoli per il carrozzaggio.

><

Riforma del servizio doganale ferroviario.

In seduta del 18 gennaio del corrente anno, S. E. il Ministro delle Finanze ha presentato alla Camera dei Deputati un disegno di legge che ha per oggetto speciale alcuni provvedimenti di riforma nel servizio di dogana.

Questi provvedimenti, esaminati in quella parte di materia che più specialmente ha attinenza alle funzioni del servizio ferroviario nei rapporti colle R. Gabelle, per gli effetti dell'articolo 8 delle tariffe e delle condizioni pei trasporti, in data del 1° luglio 1885, arrecherebbero fuori dubbio una sostanziale alterazione in siffatti rapporti, dei cui effetti le Amministrazioni ferroviare credono a buon diritto di doversi preoccupare, non soltanto nei riguardi finanziari proprii, ma eziandio rispetto agli interessi generali del traffico ferroviario e in ispecie di quello internazionale.

Sappiamo a questo proposito che nella conferenza tenuta il giorno 6 del corrente mese fra i rappresentanti del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate e delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, si è preso in esame il disegno di legge preindicato, e si è convenuto nella opportunità di raccogliere in un memoriale le considerazioni e le proposte che avevansi ad esporre intorno al progetto stesso, invocando che la questione venga concordemente esaminata dal Regio Ispettorato generale delle Strade Ferrate e dai Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio e delle Finanze.

Siamo ora informati che in coerenza a siffatti accordi le Società Ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno compilato il memoriale in questione e ne hanno data comunicazione all'Ispettorato delle ferrovie ed ai prefati Ministeri, dichiarandosi pronte a far intervenire, in qualunque momento, i proprii delegati a quelle conferenze che, a meglio raggiungere lo scopo, si ravvisasse opportuno di tenere.

><

Ferrovia Suzzara-Ferrara.

La Deputazione provinciale di Mantova, concessionaria della Ferrovia da Suzzara a Ferrara, ha fatto domanda al Ministero dei Lavori Pubblici perchè venga fissato al più presto possibile il giorno in cui dovrà aver luogo la visita di ricognizione del tronco da Sermide a Suzzara, e ciò nell'intendimento di

poter aprire all'esercizio la intera linea col 1° novembre p. v.

A proposito della apertura di questa linea, sappiamo essere probabile che la Società delle Strade ferrate Meridionali sollevi qualche difficoltà circa l'entrata dei treni della nuova ferrovia in stazione di Ferrara. La Società medesima vorrebbe che prima di procedere alla desiderata apertura si provvedesse all'impianto di un nuovo binario provvisorio sul ponte del Canale Burano.

Considerato per altro che ciò causerebbe un sensibile ritardo alla apertura della nuova linea, e ritenuto che poco incaglio potranno recare i treni di questa sul binario provvisorio pel quale attualmente passano i treni delle ferrovie Bologna-Padova e Ferrara-Argenta, è sperabile che la Società delle Meridionali vorrà recedere dalle sue proposte, e troverà modo di conciliare le esigenze di sicurezza dello esercizio col vivo desiderio e col bisogno che hanno le popolazioni interessate che la ferrovia Ferrara-Suzzara venga, il più sollecitamente possibile, interamente aperta all'esercizio.

><

Nuova Stazione a Faenza.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di massima per l'impianto di una stazione a Faenza da costruirsi in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova linea Faenza-Firenze, studiato di accordo fra la Società stessa ed il R. Ispettore Capo del Circolo di Firenze, giusta il parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

La spesa preventivata per la costruzione della nuova stazione ammonta a L. 1,950,000, nella quale figurano L. 150,000.00 per spese generali di studi, direzione, sorveglianza e liquidazione dei lavori.

><

Ferrovia Lavezzola-Conselice-Lugo.

C'informano da Ravenna che, fra alcuni giorni, avranno luogo le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche poste in opera nel tronco da Lavezzola a Conselice della diramazione Lavezzola-Lugo alla ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.

Il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha disposto che il giorno 23 del corrente mese venga effettuata la visita di ricognizione per la apertura all'esercizio del tronco della ferrovia Eboli-Reggio, compreso fra Teggiano e Casalbuono.

><

Biglietti d'ingresso alle stazioni.

Facendo seguito alla regolare pubblicazione della statistica dei biglietti d'ingresso nelle stazioni della *Rete Mediterranea* (V. N. 37) diamo il prospetto di quelli venduti nel 1° *Compartimento* durante il mese di settembre col riassunto complessivo dal 1° febbraio del corrente anno.

SETTEMBRE.

Stazioni		Quantità		Importo
1ª categoria (L. 0,20)	N.	34,219	L.	6,843.80
2 » (» 0,10)	»	32,932	»	3,293.20
Totale nel settembre (1)	N.	67,151	L.	10,137.00
Dal 1° febbraio al 31 agosto	»	315,016	»	49,168.70
Dal 1° febbraio al 30 settembre	N.	382.167	L.	59,305.70

(1) Oltre L. 7 per due biglietti d'abbonamento bimestrale a L. 3,50 caduno.

><

Linea Genova-Pisa.

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha impartite le disposizioni occorrenti allo scopo di diminuire gl'inconvenienti prodotti dalla prolungata chiusura del passaggio a livello del casello n. 93 della linea Genova-Pisa. Questo passaggio a livello verrà poi soppresso mediante lo spostamento della strada provinciale per Lerici, giusta apposito progetto in corso di compilazione a cura della predetta Direzione.

><

Facilitazioni di viaggio sulla Milano-Como.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, considerato l'esito soddisfacente della esperimentata riduzione di prezzi fatta nel periodo dal 18 giugno 1887 al 17 giugno 1888 sulla linea da Milano a Como, in confronto del movimento e del prodotto dei viaggiatori su detta linea nel corrispondente periodo 1886-87, hanno di comune accordo deciso di continuarlo, sempre in via d'esperimento, per un altro anno, ed hanno chiesto all'uopo la necessaria autorizzazione governativa.

><

Ferrovia Napoli-Gaeta-Roma.

Sappiamo che il signor cav. Francesco Danise di Napoli, in seguito al voto della Camera dei Deputati riguardo alla ferrovia direttissima da Roma a Napoli, ha ristretto la sua domanda di concessione per una ferrovia a binario ridotto di un metro Napoli-Gaeta-Roma, al solo tronco Napoli-Marano-Aversa-Casaldiprincipe-Vico di Pantano.

La concessione del predetto tronco di ferrovia è domandata pel periodo di 75 anni con sovvenzione annua governativa di L. 2000 a chilometro per la durata di 35 anni. Il tronco stesso ha la lunghezza di 33 chilometri.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle Strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° che possano essere approvati il progetto e l'atto di sottomissione relativi ai lavori di armamento e posa dei meccanismi fissi per le stazioni, nel tronco da Robilante a Vernante della linea da Cuneo a Ventimiglia in appalto alla Impresa Delvecchio;

2° che possano essere approvati gli atti di liquidazione dei lavori dell'Impresa Monico Francesco per l'armamento e per l'allargamento della piattaforma stradale di alcuni tronchi della ferrovia da Viterbo ad Attigliano;

3° che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, meriti la ministeriale approvazione il progetto dei lavori di ampliamento del servizio merci nella stazione di Borgo San Dalmazzo, lungo la ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, per la cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 38,800;

4° che meritino di essere approvati gli atti di liquidazione e di collaudo relativi ai lavori di sistemazione di un tratto del fiume Adda, allo scopo di difendere la sede stradale della ferrovia Sondrio-Colico e che a transazione di ogni pretesa dell'Im-

presa possa venirle accordato il maggior compenso proposto dal collaudatore;

5° che possano approvarsi i progetti e gli atti di sottomissione relativi all'impianto di rifornitori nelle stazioni di Arsoli, Carsoli, Celano, e Canito, lungo la linea da Roma a Solmona, pella cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 39,500;

6° Che possa approvarsi l'atto di sottomissione della Impresa Rizzi relativo a modificazioni al contratto di appalto per la fornitura di meccanismi fissi occorenti per il Piazzale di scarico ai Tre Archi presso la stazione di Roma-Termini.

><

Tariffe.

Il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ha dato il proprio assentimento a che la tariffa locale N. 217 P.V. venga estesa alle stazioni di Vogogna, Piedimulera, Villadossola e Domodossola per le spedizioni dirette a Milano di carbone vegetale, fascine di minuta legna, pietre grezze, lavorate e levigate, legna da ardere e legname non nominato grezzo.

><

Il prefato Ministero ha dato il preventivo suo assenso alla proposta dell'Amministrazione ferroviaria relativa all'applicazione alla stazione di Padova delle tariffe speciali per la esportazione dello zolfo, cogli stessi prezzi fissati per le spedizioni in partenza da Venezia.

><

I Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio hanno firmato il decreto col quale è approvata una proposta fatta dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo di accordo con quella delle ferrovie dell'Adriatico, avente lo scopo di sostituire alla tariffa locale provvisoria n. 226, P. V. in rigore dal 20 gennaio 1887, un'altra tariffa provvisoria di pari numero, e con validità fino al 31 dicembre 1889, divisa in due serie, pei trasporti di pasta di legno e di legno di pioppo e di abete in tronchi, la quale viene estesa a varie altre stazioni delle due Reti, Mediterranea e Adriatica.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con quelle delle Reti Adriatica e Sicula, onde evitare che per mancanza della voce relativa nella nomenclatura delle vigenti tariffe, *i cavi sottomarini e per gallerie* vengano tassati in base alla classe 3ª per assimilazione al *filo di ferro per telegrafi e per telefoni*, ha presentato al R. Ispettorato generale delle Strade ferrate una proposta avente lo scopo di aggiungere in tariffa la voce *cavi per telegrafi e cordoni per galleria*, colla indicazione della classe seconda.

><

Aggiudicazione di gara.

In base ai risultati della gara tenutasi presso la Società del Mediterraneo il R. Ispettorato Generale ha aggiudicato definitivamente alla Società delle Officine di Savigliano i lavori di ristauro della tettoia viaggiatori in Stazione di Savigliano col ribasso del 5 p. 0[0.

><

Approvazione di spese della Mediterranea.

Il R. Ispettorato Governativo ha approvato le seguenti spese:

L. 40,300 per rifacimento di metri 4930 di binario fra le progressive 77,021 e 81,951 della linea Bra Cavallermaggiore;

L. 19,200 per rifacimento di metri 1600 di binario e di N. 7 scambi nelle stazioni di Orciano e Cecina;

L. 5,500 per impianto di un segnale a Rivalta Scrivia, a protezione del bivio Tortona;

L. 101,780 per rifacimento di metri 9446 di binario fra le stazioni di Pessione e Villanova;

L. 53,500 per rifacimento di metri 5,994 di binario fra le stazioni di Rapolano e Torrita;

L. 9,200 per rifacimento di 10 deviatoi nelle stazioni di Castel S. Giorgio, Mercato S. Severino ed Avellino;

L. 38,800 per rifacimento in acciaio di m. 3996 di binario in ferro sulla linea Taranto-Reggio, e di due deviatoi in stazione di Monasterace;

L. 6,360 per impianto fermacarri all'estremità di binari tronchi in alcune stazioni delle linee Napoli-Eboli, Cancello-Torre Annunziata e Castellamare-Gragnano;

L. 2450 per impianto due cancelli scorrevoli in ferro a un passo, a livello della linea Napoli-Metaponto;

L. 6200 per una bilancia a ponte in stazione di Scafati;

L. 5980 per rifacimento di metri 372 di binario e tre deviatoi in stazione di Pisa Centrale.

><

Con recente Decreto Ministeriale la Società del Mediterraneo venne pure autorizzata ad effettuare la spesa di L. 605,952 per impianto della nuova stazione di Bastia e raccordo della linea Cuneo-Mondovì-Bastia colla linea Savona-Bra.

><

Preventivi di spese della Mediterranea.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti preventivi di spese:

L 9,300 per sistemazione del servizio merci a piccola velocità in stazione di Genova P. P.;

L. 4,400 per impianto di nuove cancellate di chiusura al vestibolo degli arrivi nella stazione di Napoli Centrale;

L. 4,350 per sostituzione impianto di una bilancia in stazione di Gozzano;

L. 38,000 per ampliamento della Cava Stalletti per l'estrazione di massi granitici sulla linea Taranto-Reggio;

L. 3,810 per sostituzione e trasposizione di una bilancia a ponte da 12 tonnellate con altra da 30 tonnellate a rotaie continue in stazione di Cassine;

L. 23,400 per ricarico e vagliatura della massicciata fra le progressive 19,728.20 e 22,768.20 fra le stazioni di Penango e Moncalvo, sulla linea Castagnole-Asti-Mortara;

L. 18,350 per impianto di apparecchi pel riscaldamento a vapore degli scaldapiedi in stazione di Alessandria;

L. 6,690 per risanamento e consolidamento dell'argine stradale fra i km. 321 e 323 lungo il tronco Collesalvetti-Pisa;

L. 2,450 per riordino del capannone per le merci a monte del fabbricato viaggiatori in stazione di Civitavecchia;

L. 8,300 per sostituzione di due bilancie a ponte

da 20 tonnellate con altre da 30 tonnellate a rotaie continue in stazione di Savona Marittima;

L. 4,000 per consolidamento del rilevato di Lecchi fra i km. 272.719,48 e 272.831,96 della linea Empoli-Chiusi;

L. 24,300 per ricostruzione del manufatto al km. 14.241,60 sulla roggia Boraqua lungo la linea Torreberretti-Pavia.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici.

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Schema di convenzione col Municipio di Chiavenna per fornitura di acqua alla stazione omonima lungo la ferrovia Colico-Chiavenna.
2. Trasporto della strada Facchini e del lavatoio pubblico cadente nell'area destinata al nuovo deposito locomotive di Sampierdarena lungo la linea Alessandria-Genova.
3. Nuova dichiarazione di pubblica utilità per l'impianto del servizio merci nella stazione di Alanno, nella linea Aquila-Pescara-Terni.
4. Progetto esecutivo della travata metallica al viadotto sul Petrace lungo il 5° tronco Palmi-Gioia-Tauro della linea Reggio-Castrocucco.
5. Progetto di variante planimetrica ed altimetrica fra le progressive 11.800 e 13.900 lungo il tronco Valsavoia-Scordia della ferrovia Valsavoia-Caltagirone.
6. Progetto di appalto di 3 tronchi da Marcellinara a S. Eufemia della ferrovia Marina di Catanzaro-Stretto-Veraldi.
7. Progetto di ponticello in ferro sulla via delle Mascherelle lungo il 2° tronco Pantanelle-Albano della ferrovia dei Castelli Romanì.
8. Progetti delle opere idrauliche lungo il tronco S. Filippo-Zappulla della linea Messina-Patti-Cerda.

><

La *Deutsche Heeres Zeitung* — giornale militare di Berlino — ha riassunto il nostro articolo del 22 settembre u. s.: « L'Esercizio ferroviario in occasione delle manovre nelle Romagne » ed i commenti aggiuntivi dal *Popolo Romano*. Il giornale militare berlinese, apprezzando altamente le condizioni in cui le Ferrovie Meridionali compierono un tanto straordinario e complicato servizio, con nostra grande soddisfazione, così conchiude:

« Ad onta di ciò non successe nessun infortunio e nessuna perturbazione: questa è la prova migliore della potenzialità delle ferrovie italiane ».

BIBLIOGRAFIA

L'Atlante di Stieler (U. Hoepli, Milano). — Di rado ci è occorso di poter presentare ai lettori del *Monitore* una pubblicazione di interesse così generale come quella che qui annunciamo. Il comm. Hoepli di Milano, quale rappresentante del celebre istituto geografico Perthes di Gotha, ci ha trasmessi i primi quattro fascicoli della nuova edizione di questo superbo e finissimo *Atlante*. Anzitutto osserviamo che per una pubblicazione di molta importanza fu opportunissima l'idea di metterla in vendita per dispense a sole L. 2,40, franco a domicilio in tutto il regno, ed in apposita busta, perchè ciò ne permetterà l'acquisto anche alle borse più limitate della classe degli impiegati ferroviari. Chi non è in grado di spendere L. 2,40 al mese per sì utile acquisto? Facciamo pur notare che mentre l'*Atlante* (le cui tavole sono già incise e pronte per la distribuzione) conterrà quattro interi fogli per formare la carta speciale d'Italia, e sei per la carta dell'Africa, a cui ora son rivolti tutti gli occhi, avrà sopra tutti gli altri atlanti esistenti (eccetto il massimo di Johnston, che costa quasi L. 200) il vantaggio di un completissimo indice alfabetico di tutte le località più insignificanti, per modo da rendere facilissimo e spedito il trovare sulle carte, anche a chi non ha idea approssimativa della regione a cui appartiene. Chi è pratico di servizio di ferrovie e poste si può immaginare quale incommensurabile vantaggio presenti tale indice, che poi forma un completo dizionario geografico, ed è ingegnosissimo nella sua fenomenale semplicità il metodo col quale l'indice rimanda esattamente al punto cercato sulla carta.

E poi un atlante è oggi un oggetto di prima necessità, come l'orologio, perchè non s'apre libro o giornale senza sentir notizia di rumorosi avvenimenti che si vanno succedendo ogni giorno in luoghi i meno noti, o per la loro lontananza dai centri più popolati, o per la loro piccolezza. Ed ecco che anche un bambino, trovato il nome nell'indice, sa trovare subito la località nel suo bravo atlante.

Non occorre dire, a chi ha mai maneggiato tal genere di pubblicazioni, che la Casa Perthes di Gotha, rappresentata in Italia dal comm. Hoepli, non ha rivali al mondo su questo terreno.

Aggiungeremo soltanto che le associazioni si possono fare in qualunque tempo, presso la Libreria Hoèpli di Milano, la quale distribuisce a chiunque gliene faccia richiesta il programma e qualche saggio: basta scrivere una cartolina.

P.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti e preventivi di spese:*

1. Progetto di adattamento a *compound* di 2 locomotive da merci a 6 ruote accoppiate, concordate colla Ditta Henschel und Sohn di Cassel;
2. Preventivo di L. 1800 occorrente per i lavori di consolidamento di un muro di sottoscarpa a mare, presso la stazione di Santa Margherita Ligure.

— La predetta Direzione Generale ha inoltre presentato per l'approvazione i seguenti *contratti:*

1. Colla Ditta « Maschinenbahn Actien Gesellschaft » di Nürberg per la fornitura di un carrello trasbordatore a vapore della portata di 22 tonnellate, destinato alla stazione di Roma-Termini;
2. Colla Ditta Zuretti Carlo di Bra per lavori di difesa del ponte sul Pesio lungo la linea Savona-Bra;
3. Colla Ditta Grondona Bartolomeo di Pontedecimo per lavori complementari a quelli di allargamento del viadotto di Sampierdarena;
4. Colla Ditta Taverna Luigi di Alessandria per l'impianto di una piattaforma del diametro di m. 8,50 nella stazione di Alessandria;
5. Colla Ditta Liotta Francesco di Reggio di Calabria per la sistemazione di manufatti lungo la linea da Reggio a Castrocucco;
6. Colla Società Anonima Ausiliare di Torino per fornitura di 44 carri scoperti a due assi a sponde basse con bilico;

7. Coll'ingegnere E. Breda di Milano per la fornitura di 6 carri scoperti a due carrelli e a due assi ciascuno;

8. Colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche (officine di Sant'Elena) per la fornitura di 130 carri coperti a due assi, per trasporti di derrate alimentari;

9. Colle Ditte Miani, Silvestri e Comp. di Milano e Diatto Fratelli di Torino per la fornitura di 170 carri coperti a due assi, con e senza freno;

10. Colle Ditte Filippo Tassara e figli di Voltri e Raggio-Ratto di Genova per la fornitura di 1744 molle di sospensione a balestra e di 2150 molle di trazione e repulsione a spira;

11. Colle Ditte « Société Anonyme Compagnie Centrale de construction » di Haine-Saint-Pierre; Società Anonima Ausiliare di Torino e Van der Zyppen Frères di Deutz, per la fornitura di 872 assi montati, classe 28;

12. Colle Ditte « Société Anonyme Compagnie Centrale de construction » di Haine-Saint-Pierre; Nicaise Delcuve di La Louvière; Officine di Savigliano; « Société La Métallurgique » di Bruxelles, per la fornitura di 600 carri scoperti a due assi, con freno e loggetta e senza.

— Alla predetta Direzione Generale sono pervenute dal R. Ispettorato Generale le seguenti *approvazioni di spese:*

1. L. 8100 per costruzione d'una tettoia in legname per l'Economato in stazione di Santa Maria Capua Vetere;

2. L. 550 per spostamento della stazione di Mercato San Severino ed impianto d'una soneria elettrica.

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 41,840 per il completamento ed il consolidamento dei manufatti lungo i seguenti tronchi: Brescia-Peschiera (linea Milano-Peschiera); Dossobuono-Sant'Antonio (linea Verona-Mantova;

2. L. 1150 per provvedere al raddrizzamento di rotaie d'acciaio da m. 9 in opera lungo il tronco Mestre-San Donà, della linea Mestre-San Donà-Portogruaro;

3. L. 3850 pel rinnovamento di chiusure nelle stazioni di Pontenure e di Fiorenzuola nella linea Piacenza-Bologna;

4. L. 12,530 per provvedere alla chiusura parziale delle tettoie dei calderai e dei montatori delle ruote nelle officine della stazione di Foggia;

5. L. 17,600 per l'esecuzione di lavori complementari lungo il tronco da Nardò a Gallipoli della ferrovia Zollino-Gallipoli;

6. L. 5710 per provvedere all'aggiunta di piastre intermedie alle traverse che ne sono sprovviste lungo il tronco Foligno-Falconara della linea Orte-Falconara;

7. L. 18,915.25 per il rifacimento con rotaie d'acciaio del terzo binario in stazione di Bologna;

8. L. 222,124 per il riordinamento ed ampliamento della stazione di Sesto Fiorentino nella linea Firenze-Pistoia-Pisa;

9. L. 1,950,000 per la nuova stazione di Faenza, da costruirsi in dipendenza dell'innesto della nuova linea per Firenze;

10. L. 10,200 per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Fara Sabina, linea Roma-Orte;

11. L. 27,800 per il riordinamento ed ampliamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Treviso;

12. L. 57,415 per il rafforzamento dei ponti sul Chiagio e Caina ai Km. 185 e 222 della linea Foligno-Terontola.

Rete Sicula. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *preventivi di spese:*

1. L. 6,880.66 per i lavori d'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Campobello-Ravannusa al Km. 177,608 della linea Catania-Licata;

2. L. 2,435 per l'allacciamento del binario tronco in corrispondenza del magazzino merci, col binario principale nella stazione di Siracusa, e per l'impianto di segnaletti di indicazione agli scambi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Schweizerische Bauzeitung* di Zurigo annuncia che la Ferrovia del Gottardo ha affidato la costruzione dei ponti in ferro per il secondo binario sul tronco Airolo-Faido, del peso complessivo di 700 tonnellate, alle due Ditte Teodoro Bell e Comp. in Krienz, e Probet, Chappuis e Wolf in Berna, per il prezzo di fr. 400 la tonnellata. Le offerte fatte da stabilimenti esteri per la consegna di detti ponti superavano, le più favorevoli, di circa il doppio la differenza del dazio. Come è noto l'importo del dazio d'entrata svizzero per il materiale da ponti è di fr. 6 la tonnellata e quello per i ponti o parti di ponti è di fr. 40. Quindi la differenza di fr. 34 tornò questa volta a favore degli stabilimenti costruttori svizzeri.

Ferrovie Francesi. — È annunciata per il 27 corrente l'apertura all'esercizio della linea da Is-sur-Lille a Gray. La festa d'inaugurazione avrà luogo il giorno successivo, domenica, a Mirabeau con intervento di qualche ministro e di parecchi senatori e deputati dei dipartimenti della Côte-d'Or e dell'Alta Saona.

Ferrovie Inglesi. — *Le tre classi dei viaggiatori.* — Riassumiamo dalla *Zeitung des Vereins Deutscher* ecc., i seguenti ragguagli interessanti sul movimento dei viaggiatori in Inghilterra. Il fatto più notevole in questo ramo del traffico si è l'aumento costante del numero dei passeggeri di 3ª classe. Infatti, confrontando i prodotti degli anni 1880 e 1887, ridotti in franchi, si trova:

	1ª classe	2ª classe	3ª classe
nel 1887 . . .	77,037,700	69,720,075	457,326,000
» 1880 . . .	98,600,825	88,259,775	370,774,025
Differenza nei 7 anni	— 21,563,125	— 18,539,700	+ 86,552,075
	= 21,08 %	= 21 %	= 23,3 %

A produrre questo risultato hanno certamente contribuito, oltre la differenza di prezzo, la qualità delle vetture, poichè anche per la terza classe le ferrovie inglesi offrono carrozze ben illuminate e fornite di sedili imbottiti. Comunque sia, sembra che seguendo l'esempio già dato da alcuni anni dalla « Midland », anche le altre Società siano ora venute nella determinazione di ridurre a due sole le classi dei viaggiatori.

Ferrovie Austro-Ungariche. — L'apertura dell'ultimo tronco della ferrovia che attraversa la Moravia avrà luogo il 25 corrente.

Questa linea, già aperta al trasporto delle merci, stabilisce un raccordamento colla ferrovia della valle della Vaag e compie il programma dei grandi lavori di costruzione intrapresi nel 1881 dalla Società Austro-Ungarica delle ferrovie dello Stato.

Ferrovie Austro-Ungariche e Turche. — *Treni di piacere.* — La Direzione delle ferrovie dello Stato Ungherese organizza treni di piacere con *wagons-lits*, *wagons-salons* e *wagons-buffets*, di prima e di seconda classe, da Costantinopoli a Budapest e Vienna, andata e ritorno, con fermate ad Adrianopoli, Filippopoli, Sofia, Nisch e Belgrado.

Il prezzo, con grandissimo ribasso, è così fissato: in prima classe, 25 lire turche; in seconda, 20 lire turche; compreso il vitto, le spese per la visita alle curiosità e per il soggiorno di tre giorni a Budapest e di quattro a Vienna. La lira turca vale L. 22,77.

La partenza del primo treno è fissata per il 25 corrente, purchè siasi raccolto un numero sufficiente di sottoscrizioni.

Ferrovie Siberiane. — I progetti per le ferrovie della Siberia hanno trovato un serio oppositore nel maggior generale Andrevitch, già governatore del forte d'Otchakof. Questi ha avuto lunga residenza in Siberia, ed ora ha con-

segnato al Ministro delle vie di comunicazione della Russia una sua relazione, nella quale sostiene che tale ferrovia sarebbe quasi inutile per gli abitanti di quella regione, mentre sarebbe causa di gravissima spesa al Governo russo.

Egli fa osservare come la popolazione sia talmente sparsa sul territorio della Siberia, che una linea di oltre 5,000 chilometri non compenserebbe le spese. Di essa potrebbero avvantaggiarsi i soli commercianti che trafficano in Siberia, ed egli crede che per il semplice interesse di costoro non convenga al Governo russo di mettersi in un'impresa affatto rovinosa.

Ferrovie Argentine. — Il Senato di Cordoba ha sanzionato il progetto di costruzione d'una ferrovia sulla riva destra del Rio Tercero fino a Calera. È accordata una garanzia d'interesse del 5 0|0 sulla base di 24,000 *pesos* per chilometro.

Notizie diverse

Il sistema delle marche-valore sulle ferrovie. — In una conferenza tenuta nello scorso mese a Fiume dai delegati dell'Unione austro-tedesca, è stato, fra gli altri oggetti, discusso il sistema delle marche, adottato già da alcune ferrovie. È questa una fra le tante nuove forme di facilitazioni offerte ai viaggiatori. Fu prima ad introdurlo, nel dicembre 1887 l'amministrazione delle ferrovie austriache dello Stato, mettendo in vendita al prezzo di 120 fiorini, fascicoli di marche per l'importo di fiorini 150, le quali si danno poi in pagamento dei biglietti di volta in volta acquistati. (Su tale sistema vedasi quanto scrivemmo nel n. 17 in un articolo dal titolo *Libretti chilometrici in Austria-Ungheria*). Anche in Ungheria le strade ferrate dello Stato seguirono poco dopo l'esempio. Le Società private invece, più o meno recisamente, si pronunciarono contrarie all'innovazione, sopratutto per la ragione che, secondo loro, le agevolezze in vigore sono già più che sufficienti senza sperimentarne di nuove.

Sembra ora che le Amministrazioni germaniche s'interessino molto della cosa, e abbiano in animo di tentar la prova, giacchè in numero di oltre trenta si sono rivolte alla direzione delle ferrovie Austriache dello Stato chiedendo dettagliati schiarimenti.

Nuovo tipo di vettura ferroviaria. — Il *Journal du Lundi* annunzia che la Compagnia P. L. M., ha messo in servizio, come esperimento, un nuovo tipo di vettura di prima classe sulla linea Lione-Ginevra.

Questa vettura, costrutta nelle officine della Società, si compone di otto scompartimenti a sei posti, che si aprono su di un corridoio laterale, e di due gabinetti per toeletta e latrina, uno per uomini e l'altro per donne, alle due estremità della vettura.

I compartimenti sono comodi, sufficientemente spaziosi ed illuminati, i posti sono bene distribuiti; insomma questa vettura segna un incontestabile progresso, per quanto il suo aspetto esterno sia poco seducente. La cassa della vettura è poggiata su due carrelli mobili ciascuno di quattro ruote e posti, come nelle vetture della Comp. dei « Wagons-lits » alle due estremità della vettura. Questo sistema ha il vantaggio di risparmiare ai viaggiatori il movimento ondulatorio della vettura che è così penoso nei treni rapidi.

Il pubblico, pare, ha apprezzate le migliorie realizzate da questa nuova vettura che la Comp. P. L. M. adotterà, facendone costrurre buon numero appena abbia introdotte nel sistema quelle modificazioni che l'esperienza ha suggerite.

Canale marittimo dal Baltico al Mar del Nord. — Riportiamo dal *Cosmos:* I lavori del canale marittimo fra il Baltico ed il Mar del Nord sono spinti alacremente e fanno sperare che tra due anni esso possa essere aperto alla navigazione.

Il progetto del canale tra Kiel e l'Elba è dovuto al signor Dalhstrom. Il preventivo per l'esecuzione ammonta a 200 milioni di lire italiane.

Il canale ha principio a monte di Bransbüttel, poco discosto dall'imboccatura dell'Elba, in un luogo ove il fiume ha una profondità sufficiente e il terreno è abbastanza molle da non opporre difficoltà per le operazioni di sterro. Corre il canale verso tramontana attraverso il lago Kunden, indi si dirige sopra Burg, Hochdonn, Grundal, Wittenbe, ove sbocca nell'Eider, contorna Rendsburg, traversa il lago Aadorf, passa a Steinrode, Scested, Kleine-Konigsforde e termina a Holtenau nella baia di Kiel, due chilometri circa a tramontana del porto.

La lunghezza del canale è di 98 chilometri, ed il suo profilo presenta le dimensioni seguenti: larghezza al pelo d'acqua m. 58; larghezza sul fondo m. 22; profondità m. 8. Queste dimensioni permetteranno alle grosse navi mercantili di percorrere a controbordo il canale; e navi da guerra, di pescagione superiore ai m. 6 e larghe fino a m. 19, potranno giovarsi di esso ma, al loro passaggio, occorrerà di fare accostare alle stazioni le navi mercantili.

Varie stazioni di fermata saranno stabilite sull'Eider e su vari laghi.

Il progetto del signor Dalhstrom comprende una doppia chiusa dal lato dell'Elba ed una chiusa semplice all'imboccatura verso Holtenau. L'intercettazione del canale a mezzo di chiuse è resa necessaria dalla differenza di livello dei due mari, che genererà una forte corrente, sia dalla parte dell'Elba a mezza marea, sia da quella del Baltico quando il livello si alzerà o si abbasserà di m. 0,50. Si otterrà di potere aprire la chiusa dell'Elba per quattro ore di giorno e quattro di notte, mentre che la chiusa del Baltico potrà, nelle circostanze ordinarie rimanere costantemente aperta.

Le chiuse avranno le dimensioni necessarie per dar passaggio alle navi da guerra, cioè una lunghezza di m. 126 ed una larghezza di m. 25.

Dalla parte dell'Elba l'entrata del canale sarà protetta da due gettate circolari convergenti, e formerà una specie di avamporto destinato a facilitare l'entrata delle navi nella chiusa.

Dal lato del golfo di Kiel le gettate costituiranno un prolungamento del canale nella baia.

Per lasciar libera la circolazione delle strade ferrate tagliate dal canale, si costruiranno ponti in ferro giranti. Le vie ordinarie di comunicaziono saranno riunite a mezzo di chiatte a vapore per le strade importanti e per mezzo di chiatte ordinarie per tutte le altre.

Questo canale, che metterà in relazione facile e sollecita i due grandi arsenali germanici Kiel e Wilhelmshaven, aumenterà di molto la potenza della marina tedesca dal punto di vista strategico.

Giova osservare che la nuova via sarà senza dubbio impraticabile per parecchi mesi d'inverno.

Canale di Corinto. — Il *Bollettino* del Canale di Corinto ci fornisce alcune informazioni sull'andamento dei lavori nell'istmo. Il cubo estratto negli ultimi due mesi è stato di 325,000 metri. Un materiale di 10 locomotive e più di 150 vagoni e un personale numeroso, sono costantemente occupati nei cantieri.

Il lavoro procede attivamente e senza imbarazzi.

Canale di Panama. — Il *Paris-Bourse* pubblica la situazione dei lavori del Canale al 25 agosto 1888.

L'insieme del Canale è diviso in cinque divisioni. Per la prima su 8,626,000 metri cubi di scavi, che restavano a fare al primo gennaio, ne sono stati eseguiti 4,350,000. La prima divisione sarà terminata certamente nei primi mesi del 1889.

Nella seconda divisione restano da scavare m. c. 5,445,000, su 6,952,000.

Per la terza divisione sono completi gli scavi su quattro chilometri: restano da aprire due trincee.

Nella quarta divisione sono stati eseguiti 810,000 metri cubi di scavo su 5,133,000 che erano da scavare al 1° gennaio.

Per la quinta divisione sono stati scavati m. c. 2,028,000, su 5,547,000 al 1° gennaio.

Sulle cinque divisioni tutti gli impianti sono completi; officine, alloggi per il personale e gli operai, cale, ecc.

Per le chiuse il cubo totale da scavare era di 1,247,000 metri di cui ne sono stati scavati 480,000, restandone 767,000.

Riassumendo, nei sei mesi, malgrado tutte le difficoltà del primo impianto, sono stati eseguiti più di due terzi del lavoro totale; e sembra certo che tutti gli scavi per le chiuse saranno ultimati verso la metà dell'anno venturo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Ottobre 13	Ott. 20
Azioni Ferrovie		Meridionali	L. 791.50	791.50
»	»	Mediterranee	» 624.50	624
»	»	Sicule	» 630	630
»	»	Sarde (preferenza)	» —	—
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 395	385
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie		Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie		Sassuolo-Modena	» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara-Seregno	» 251	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 321	321
»	»	» 2ª emiss.	» 312	312
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 320.50	320 50
»	»	Sarde, serie *A*	» 312	312
»	»	» serie *B*	» 314	314
»	»	» 1879	» 310	309
»	»	Pontebba	» 470	470
»	»	Nord-Milano	» 269	269
»	»	Meridionali Austriache	» 305.50	305.50

ESTRAZIONI - PAGAMENTI.

Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech. — La Direzione previene gli Azionisti che dal giorno 10 corrente si paga il dividendo a tutto il 30 giugno p. p. in L. it. 30 per ogni azione, contro presentazione delle cedole n. 5 e 6, e contemporaneamente viene operato il cambio dei titoli vecchi con altrettanti di nuova emissione.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

Prefettura di Torino (27 ottobre, ore 1 ant., fatali). — Appalto dei lavori occorrenti per l'ampliamento dell'Istituto di Botanica della Regia Università di Torino, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 4,30 0[0 su L. 97,855 (V. N: 39 del *Monitore*).

Municipio di Portoscuso (*Cagliari*) (29 ottobre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori di apertura e sistemazione del tronco di strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Portoscuso mette alla frazione Paringiami (metri 5593.50). Importo L. 59,742.01. Cauzione provv. L. 3500. Fatali 12 novembre, ore 12 merid.

R. Prefettura di Catanzaro (29 ottobre, ore 11 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria che dall'abitato di San Calogero arriva al fiume Litromo o Calderaio (metri 2210). Importo ridotto L. 37,597.38 (V. N. 34 e 38 del *Monitore*).

Comune di Bagnolo Piemonte (29 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per i lavori di costruzione di una strada che tende alle cave d'ardesia lamellare proprie del Comune. Importo L. 73,111.71. Fatali 14 novembre, ore 12 merid.

Deputazione provinciale di Palermo (30 ottobre, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori, in parte di sistemazione ed in parte di costruzione, del 1° tratto della strada provinciale di 2ª serie dalla Nazionale Termini-Taormina presso Sclafani per Valledolmo alla Provinciale Messina-Montagne, iscritta al N. 69 (metri 10,255.90). Importo L. 265,080.52. Fatali 14 novembre, ore 12 merid. (V. N. 39 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale di Cosenza (31 ottobre, ore 10 ant., fatali. — Appalto sessennale dei lavori d'ordinaria manutenzione della strada provinciale da Camerata per Firmo alle Saline di Lungro (metri 16305). Importo ridotto L. 7399.84 (V. N. 36 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (3 novembre, ore 12 meridiane fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2ª tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 48, da Santa Lucia nel Cicolano a Rieti, compreso fra il Molino Mozzetti e Borgo S. Pietro (metri 6,820.83). Importo ridotto L. 168,470.64 (V. N. 38 del *Monitore*).

Amministrazione dei Canali demaniali d'irrigazione (*Canale Cavour*) (5 novembre, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto delle opere di costruzione di un canale in prolungamento del canale Gazelli sui territori di San Sebastiano, Lauriano, Monteu da Po, Cavagnolo e Brusasco, sulla destra del fiume Po (provincia di Torino). Importo L. 157,000. Cauz provv. L. 8000. Cauz. defin. il decimo. Fatali 20 novembre, ore 2 pom.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (5 novembre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1ª incanto). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione della strada provinciale di 2ª serie, n. 26, tronco unico Acri-Pantano Lungo, durante anni sei. Importo annuo L. 8956.55 (V. N. 38 del *Monitore*).

Città di Genova (7 novembre, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la copertura di alcuni tratti del civico acquedotto fra il ponte Molassana e la presa di Trensasco Importo L. 65,000. Cauzione L. 6500. Deposito per spese L. 1000. Fatali 23 novembre, ore 12 meridiane.

Municipio della città di Marsala. — Dovendo questo Comune fare eseguire il progetto per la conduttura dell'acqua potabile in città per la presunta complessiva spesa di L. 581,000, s'invitano tutte quelle Società e Case appaltanti che vogliano assumere tale impresa, a fare pervenire le loro offerte e le condizioni sotto le quali assumerebbero l'impresa stessa non più tardi del trentuno ottobre 1888.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione di incavallature in ferro per una *Tettoia* pel signor Principe di Torella.

Deputazione Provinciale di Terra d'Otranto. — L'appalto della parte dei lavori da muratore nella costruzione dell'edificio provinciale Vittorio Emanuele per educatorio di civili donzelle, da eseguirsi nel Comune di Lecce, e propriamente nel campo S. Pasquale, è stato aggiudicato al signor De Simone Oronzio per L. 269,448.06 (V. n. 38 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Cremona. — L'appalto per la costruzione di una difesa in buzzoni di ciottoli e buzzoni di terra onde arrestare la corrosione golenale sinistra del Po, nel tratto situato mediamente a m. 1200 a monte del ponte in ferro in costruzione per il servizio della strada provinciale Cremona-Piacenza e della ferrovia Borgo San Donnino-Cremona venne aggiudicato al signor Remigio Rosselli che offrì il 27 0[0 di ribasso su L. 253,490 (V. n. 40 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1888-89. — *Dal 1° al 10 Ottobre 1888.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4024	4001	+ 23	561	547	+ 14
Media	4024	4001	+ 23	540	525	+ 15
Viaggiatori	1.685.987 69	1.502.858 91	+ 183.128 78	46.962 96	42.338 41	+ 4.624 55
Bagagli e Cani	77.903 52	62.646 81	+ 15.256 71	1.098 12	973 39	+ 124 73
Merci a G.V. e P. V. accelerata	526.767 26	348.996 18	+ 177.771 08	9.710 24	6.469 47	+ 3.240 77
Merci a P. V.	1.696.013 46	1.680.093 81	+ 15.919 65	42.595 93	31.493 20	+ 11.102 73
TOTALE	3.986.671 93	3.594.595 71	+ 392.076 22	100.367 25	81.274 47	+ 19.092 78

Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Ottobre 1888.*

Viaggiatori	14.870.645 97	14.043.850 14	+ 826.795 83	409.233 23	477.285 05	— 68.051 82
Bagagli e Cani	638.800 38	602.246 48	+ 36.553 90	7.603 46	13.002 17	— 5.398 71
Merci a G. e P. V. accelerata	3.334.241 69	2.967.809 42	+ 366.432 27	57.001 03	51.507 17	+ 5.493 86
Merci a P. V.	15.506.970 30	15.162.049 75	+ 344.920 55	343.731 38	312.563 63	+ 31.167 75
TOTALE	34.350.658 34	32.775.955 79	+1.574.702 55	817.569 10	854.358 02	— 36.788 92

Prodotto per chilometro.

della decade	990 72	898 42	+ 92 30	178 91	148 58	+ 30 33
riassuntivo	8.536 45	8.191 94	+ 344 51	1.514 02	1.627 35	— 113 23

(1) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1 *al* 10 *Ottobre* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-S. Giorgio di Nogaro	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 45	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	5,903.90	18,127.80	2,038.75	3,737.65	1,323.15	4,185.40	2,459.50	5,561.55	11,866.45	3,299.80	2,222.05	5,943.40	3,697.75
Bagagli e Cani	59,90	308.95	64.73	52.70	15.35	66.60	2.90	13.95	66.40	58.20	31.30	179.85	55.00
Merci a G. V. ed Acceler.	573.40	5,380.86	184.59	560.25	277.25	1,173.10	24.50	88.95	195.45	189.00	»	116.22	242.54
Merci a P. V.	5,831.76	3,594.49	1,008.27	1.394.85	2,391.05	1.080.77	404.20	101.40	1,035.25	2.613.15	»	1,043.65	1.142.95
TOTALI	12,368.96	27,412.10	3,296.34	5,745.45	4,006.80	6,505.87	2,891.10	5,765.85	13,163.55	6,160.15	2,253.35	7,283.12	5,138.24

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. **180** *milioni, versato L.* **139,500,000**

Strade Ferrate Complementari - Provviste a rimborso di spesa.

Avviso d'Asta.

Nel giorno **25 ottobre 1888,** alle ore **10 ant.**, in Milano, presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta, N. 24 (Palazzo ex Litta), si procederà, dinanzi al Direttore Generale, o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la Costruzione delle Strade Ferrate in data 17 gennaio 1886, n. 3705 (serie 3ª), col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**ASTA** per la fornitura di

N. 10 (dieci) Segnali a distanza a disco girevole e dei Materiali occorrenti per la trasmissione a distanza dei segnali stessi, del peso approssimativo di 1,200 chilogrammi per ogni segnale, — da consegnarsi franchi su vagoni in ragione di 5 nella stazione di Teggiano (linea Sicignano-Castrocucco), e 5 nella stazione di Vallo (linea Battipaglia-Castrocucco); — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso d'asta, di L. 1,130 (lire mille centotrenta) per ogni segnale colla trasmissione.

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere l'allestimento dei segnali.

La cauzione definitiva sarà **di L. 1120**, da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11, piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso la Sezione di Potenza del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dalle 10 alle 12 ant. e dalle 2 alle 5 pom.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **10 ant.** del giorno **25 ottobre suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di Segnali a distanza a disco girevole,** ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sotto-Prefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o di un Ingegnere-Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore-Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo-Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 560** nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

Avviso d'Asta.

Nel giorno **25 ottobre 1888** alle ore **10 ant.** in Milano presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta N. 24 (Palazzo ex Litta) si procederà, dinanzi al Direttore Generale o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la Costruzione delle Strade Ferrate in data 17 gennaio 1886, N. 3705 (Serie 3ª) col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'**Asta** per la fornitura

dei materiali metallici speciali per N. 28 Scambi semplici con Crociamento a cuore in acciaio fuso, capovolgibile, tangente 0^m,10 (parte metallica speciale) per l'armamento Vignole (1° tipo) Ferrovie Complementari, quali sono specificati nel Capitolato d'oneri, — da consegnarsi franchi su vagoni in ragione di N. 15 nella Stazione di Teggiano (Linea Sicignano-Castrocucco) e di N. 13 nella Stazione di Vallo (Linea Battipaglia-Castrocucco); — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso di asta, di L. 515,25 (lire cinquecento quindici e centesimi venticinque) per tonnellata di mille chilogrammi.

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere la fabbricazione dei materiali.

La cauzione definitiva sarà di **L. 4300** da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di Banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del Deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11, piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso la Sezione di Potenza del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dalle 10 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **10 ant.** del giorno **25 ottobre suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto, l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di Scambi e Crociamenti,** ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sotto-Prefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o Ingegnere-Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore-Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo-Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel Certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 2,150** nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

In una scheda suggellata saranno fissati dal Direttore Generale della Società i limiti massimo e minimo, dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

La fornitura sarà aggiudicata al miglior offerente. È riservato all'Amministrazione il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento d'asta, o di passare ad un secondo esperimento. — I risultati dell'asta saranno dalla Società sottoposti al R. Ispettorato, il quale, entro il termine di 10 giorni, giudicherà se debbansi ritenere come definitivi, o se si debba procedere ad un secondo esperimento sul prezzo della migliore offerta ottenuta. In quest'ultimo caso, il miglior offerente del primo esperimento si intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Chiusa l'asta, saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, meno quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto fino all'aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale. — L'altro sarà restituito non appena sarà stata pronunziata l'aggiudicazione definitiva dal R. Ispettorato.

Il deliberatario dovrà, entro il termine di 10 giorni dalla data dell'invito, presentare la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la Cassa dei Depositi e Prestiti dello Stato.

Le spese di bollo e registro del contratto saranno a carico dell'assuntore.

Milano, 9 ottobre 1888. **LA DIREZIONE GENERALE.**

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **FRANCESCO KOSSUTH**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Via Medina

Opificii Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro* ed una *d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino,* l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano,* oltre ad una *medaglia d'oro,* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro,* votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino,* l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore,* ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704,* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia,* la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

Società Anonima Metallurgica

TARDY E BENECH
SAVONA

Capitale Sociale Versato L. 7.000.000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali città d'Italia

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale versato L. 1 25 milioni

Proroga del termine per l'ozione.

Il termine per esercitare il diritto di ozione sulle dieci mila nuove azioni, di cui nell'avviso 3 settembre p. p. pubblicato nel n. 212 della *Gazzetta Ufficiale* del Regno, è prorogato a tutto il 3 novembre p. v.

Roma, 6 ottobre 1888. **La Direzione Generale.**

FABBRICA DI

LIME E CHIODI

PASTORI E SESTI

Piazza e Corso San Martino, N. 1

TORINO

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale L. 3,000,000 — Versato L. 2.750,000

MARCA DI FABBRICA

Officine in BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMEMDUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO VITTORIO, OZZANO presso Casal Monferrato, SENIGALLIA, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland; di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acque e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre 1,000,000 di quintali - Forza motrice 1000 cavalli-vapore.

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la Marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

TORINO, 1888 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXI. Sabato, 27 Ottobre 1888. NUM. 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO. . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

IL SERVIZIO DELLA MEDITERRANEA

DURANTE LE FESTE DI ROMA E NAPOLI

Alcuni giornali mossero negli scorsi giorni censure più o meno vive circa il modo con cui procedette il servizio sulla rete Mediterranea in occasione delle recenti feste in onore di S. M. l'Imperatore di Germania.

È d'uopo riconoscere che tali critiche provengono in gran parte dall'ignoranza delle circostanze intime del servizio ferroviario e delle condizioni speciali in cui si trovano le linee che specialmente sostennero il peso di quel movimento eccezionale.

Così, per esempio, il servizio della linea Pisa-Roma è costituito in media da 15 treni giornalieri ascendenti ed altrettanti discendenti. Ora questo servizio nella circostanza in parola aumentò, si può dire, del doppio. Infatti, nei giorni 7, 8, 9 e 10 corrente mese, si attivarono 8 treni straordinari per trasporto militari, e, stante la grande affluenza di viaggiatori verificatasi nei giorni 9 e 10 e successivi, quasi tutti i treni passeggieri giunsero a Roma in doppia trazione non solo ma seguiti da un treno *bis*.

In circostanze così straordinarie il servizio viaggiatori non può essere effettuato nel tempo di fermata prescritto ai treni, che in molte stazioni è di un solo minuto, ed ecco quindi una prima causa di ritardi; dippiù la mole e la quantità dei treni rende sempre più probabile un guasto accidentale nel materiale rotabile o il bisogno di rifornirsi di acqua alla macchina, cause anche queste di ulteriori ritardi.

Si aggiunga che la linea Pisa-Roma è ad un solo binario; dato quindi il ritardo d'un treno ne viene di conseguenza la necessità di dover far ritardare circa altri 22 treni, non potendo certo un convoglio partire da una stazione se prima non vi giunge quello col quale deve incrociare, e in questo modo si accumulano i ritardi.

Oltre a ciò, per le condizioni climatiche della linea, l'Amministrazione si trova ad avere un personale quasi permanentemente ammalato di malaria e dal quale non si può naturalmente pretendere quegli sforzi di attività e d'intelligenza che altrove si ottengono.

Nè vale sostituirlo con altri agenti, poichè dopo un paio di giorni di permanenza in quelle località, anche questi sentono la funesta influenza del clima.

Osservasi poi che le stazioni difettano pure di spazio e di binari; difatti, su 36 stazioni di cui la linea si compone, ben 15 non possono ricevere più di due treni, e 3 non più di uno; a ciò aggiungasi l'impossibilità in cui si trovava la stazione di Roma-Termini di ricevere tutti i treni-merci, per cui molti di questi dovettero essere scaglionati nelle stazioni intermedie, e si giudichi la situazione in cui vennero a trovarsi gli agenti addetti al Movimento, continuamente impegnati nel cambiare incrociamenti, stabilire precedenze e provvedere per ricevere i treni in arrivo colle stazioni già ingombre di materiale.

Escluse le condizioni atmosferiche, anche la linea Genova-Pisa, sulla quale la composizione dei convogli è limitata a 35 veicoli al massimo e la velocità a 50 Km. all'ora per alcuni tratti, e fino a 35 fra Rapallo e Zoagli, non veniva a trovarsi in condizioni migliori.

Anche per la linea Roma-Napoli, le cui condizioni altimetriche sono tutt'altro che favorevoli, non fa meraviglia se i profani di cose ferroviarie affermano che il servizio vi ha lasciato molto a desiderare. Certo è che gli esperti ed i pratici hanno riconosciuto che la linea ha sostenuto il maggior servizio che era possibile.

L'istituzione dei biglietti d'andata e ritorno a prezzi ridotti ed a validità prolungata rendendo facoltativo per i viaggiatori di prender posto in tutti i treni, compresi i diretti, era da prevedersi che

questi ultimi sarebbero stati preferiti per la minore durata del viaggio. Si rese quindi necessario di stabilire per ciascun treno due convogli sussidiari per modo da poter mettere a disposizione del pubblico un numero di posti esuberantemente maggiore del triplo di quelli offerti a servizio normale, ed a ciò si provvide con appositi orarî.

Per la natura stessa del servizio straordinario predisposto non poteva essere esclusa la possibilità di ritardi, essendo assolutamente fuori di luogo il supporre che con treni diretti aventi una velocità di 65 km. all'ora si potesse osservare l'orario con una composizione di 20, 22 e fino a 25 veicoli (mentre la prestazione massima sulle salite è di 198 tonnellate), e che i treni stessi potessero trasportare tutti i viaggiatori che si presentavano per partire.

Questa considerazione giustifica non solo i ritardi dei treni diretti, ma spiega altresì come i viaggiatori che non poterono partire coi treni originari e che partirono coi sussidiari, siano giunti a destinazione in ritardo; ritardo rispetto al treno che avevano intenzione di prendere, ma non rispetto a quelli che, per necessità imprescindibile di servizio, erano stati stabiliti. Del resto poi i ritardi verificatisi sono giustificati da un'altra ragione, quella cioè che i treni dovevano fermare a quasi tutte le stazioni per incrociare con quelli procedenti in senso inverso e che era giuocoforza effettuare pel ritorno di locomotive e del materiale vuoto.

Infine, se si considera che in alcuni giorni si effettuarono sino a due sussidiarii per ciascun convoglio e l'ingentissimo movimento di viaggiatori verificatosi, per cui la linea Roma-Napoli venne provata in tutta la sua potenzialità, non si può a meno di riconoscere che il servizio ha proceduto nel miglior modo possibile, senza che si sia verificato il più piccolo inconveniente.

Relativamente poi al trasporto dei viaggiatori accorsi ad assistere al varo della corazzata *Re Umberto*, a Castellammare, con diligente studio, venne predisposto un servizio di 70 treni, fra andata e ritorno, che procedette in modo regolarissimo ed inappuntabile, perchè tutti i treni hanno mantenuto esattamente l'orario, e tutti i viaggiatori presentatisi trovarono posto nei treni, i quali erano composti in media di quaranta veicoli ciascuno. Nel colmo del movimento venne eseguito il treno reale, preceduto da locomotiva-staffetta, l'uno e l'altra osservando perfettamente l'orario prestabilito.

Crediamo, pertanto, appieno giustificati gli elogi che il Direttore generale, comm. Massa, fece nella recente seduta del Consiglio d'Amministrazione al personale tutto che ebbe parte in questo così eccezionale movimento.

BILANCIO DELLA MEDITERRANEA

per l'Esercizio 1887-88

Martedì 23 corrente, si riunì il Consiglio di Amministrazione della Società per le strade ferrate del Mediterraneo, principalmente allo scopo di esaminare il bilancio dell'esercizio 1887-1888.

Il totale dei prodotti lordi ottenuti durante l'anno fu di L. 119,125,131.90, di cui L. 116,414,304.24 dati dalla rete principale e L. 2,710,827.66 dalla secondaria. In confronto dell'esercizio 1886-1887 si ebbe pertanto un aumento complessivo di L. 6,224,386.57 costituito da L. 5,453,035.57 per la rete principale e L. 771,351 per la secondaria.

Sull'introito della rete principale la Società, a termini del suo contratto, percepisce il 62 1|2 per 0|0 fino al prodotto iniziale (ora di L. 112,432,002.39), e il 56 sul residuo: sul prodotto della rete secondaria ha il 50 per 0|0, più il corrispettivo fisso di L. 3000 al chilometro. In conseguenza sul totale, come sopra, di L. 119,125,131.90, toccano alla Società L. 75,677,364.99. A queste sono da aggiungersi L. 3,179,207.13, per introiti, a rimborso di spesa, quindi l'esercizio delle linee ha dato in complesso alla Società un attivo di L. 78,856,572.12. Contro questo attivo stanno le spese di esercizio in lire 76,619,375.53, sicchè l'avanzo netto dell'esercizio delle linee risulta di L. 2,237,196.59.

Nella liquidazione generale figurano all'attivo, oltre il detto avanzo di L. 2,237,196.59, l'annualità per l'uso del materiale rotabile in L. 7,820,000, il saldo creditore del conto « Proventi diversi » in L. 871,186.16 e il residuo utile dell'anno precedente in L. 22,600.17. In totale quindi l'attivo sociale è di L. 87,570,358.45. Il passivo costituito, oltre che dalle spese d'esercizio delle linee, da quelle generali della Amministrazione Centrale, da quelle di fondazione, dalle imposte, ecc. somma a L. 79,014,959.83. L'utile netto complessivo del bilancio 1887-88 risulta quindi di L. 8,555,398.62, il che, fatti i prelevamenti per le riserve, pel Consiglio, e pei Capi-Servizio, prescritti dallo Statuto, permette di assegnare alle azioni un dividendo di L. 29, pari al 5,80 per 0|0 e superiore di L. 1,50 a quello avuto per l'anno 1886-87.

Il Consiglio approvò il bilancio, facendone consegna ai Sindaci per la loro relazione, e decise che l'Assemblea generale degli azionisti venga convocata pel 24 novembre p. v.

Il Consiglio ebbe quindi comunicazione dei contratti stipulati col R. Governo per la costruzione della linea diretta Roma-Segni e di un tronco della Sparanise-Gaeta, destinato a diventare comune colla direttissima litoranea da Roma a Napoli, convenzioni sulle quali il *Monitore* ha già dati ampii ragguagli nel suo N. 40.

Esso Consiglio diede poi mandato di fiducia alla Presidenza e alla Direzione Generale per alienare nel tempo e nei modi più opportuni, a vantaggio della Società, le nuove azioni per le quali non venne esercitata la opzione, che sono in numero di 3788.

Il medesimo si occupò infine degli affari correnti.

LA VELOCITÀ DEI TRENI FERROVIARI

IN INGHILTERRA ED IN AMERICA

STUDI E CONFRONTI

In questo ultimo tempo, traendo occasione dalla gara di velocità tra le due Compagnie inglesi del Great Northern e del North Western sul percorso da Londra ad Edimburgo, la questione della velocità della marcia dei treni ferroviarii fu ampiamente trattata e sotto il rapporto tecnico della potenzialità della trazione a vapore, e come argomento di pratico confronto tra i mezzi adoperati all'uopo dai varii Stati e dalle differenti Società di un medesimo Stato.

Di questa gara tra le due Società inglesi abbiamo fatto cenno nel n. 32 dell'11 scorso agosto, svolgendo eziandio la questione relativamente ai bisogni dell'attuale organizzazione dei commerci e dei rapporti sociali. Ed ora, ritornando con maggiore sviluppo di dati sull'argomento di quella gara, pos-

siamo utilmente ampliare la questione della velocità ferroviaria con un preciso confronto tra l'Inghilterra e l'America, alla quale comunemente, benchè erroneamente, si attribuisce la maggiore velocità dei treni ferroviarii.

Nel corso della gara di velocità ferroviaria, il viaggio più rapido tra Londra ed Edimburgo fu quello fatto il 6 scorso agosto dal treno chiamato « Scotch Express » del North Western, che è partito dalla stazione di Euston (Londra) alle ore 10 ant., ed è arrivato ad Edimburgo alle 5,52 di sera, con una velocità media di 80 chilometri all'ora, anticipando di 8 minuti sull'orario prestabilito.

Per avere una chiara idea della velocità ottenuta, è mestieri avere sott'occhio le fermate del percorso, le distanze fra esse ed il tempo impiegato dall'una stazione all'altra. Presentiamo perciò questo prospetto, che riunisce i tre indicati dati:

Da fermata a fermata	Chilometri	Ore e minuti
Da Euston (Londra) a Crewe	255.9	2.56
» Crewe a Preston	84.9	0.51
» Preston a Carlisle	144.8	1.38
» Carlisle a Edimburgo	161.8	1.45

I tragitti da stazione a stazione furono percorsi senza fermate intermedie; e così bene appare che tra Crewe e Preston il treno raggiunse una velocità di 99 chilometri all'ora.

Del resto, i percorsi di 160 chilometri, senza alcuna fermata intermedia, non sono cosa straordinaria nè in Inghilterra nè in America.

Diamo, su questo proposito, il seguente prospetto, corredato della indicazione del tempo che i treni impiegano nel singolo tragitto da fermata a fermata:

Tragitti	Chilometri	Ore e minuti
Inghilterra.		
Da St-Pancras (Londra) a Nottingham	200.5	2.25
» Kings Cross (Londra) a Grantham	170.0	1.57
» Newcastle a Edimburgo	200.5	2.55
Scozia.		
Da Carlisle ad Edimburgo	162.6	1.58
Stati Uniti.		
Da Fort Wayne a Chicago	254.0	4.10

La velocità di questi treni è tuttavia superata da quella del treno che porta, sulle linee del Great Southern e del Western Railway, in Irlanda, la posta degli Stati Uniti, da Dublino a Cork. Essa parte da Dublino la mattina della domenica, per percorrere 285 chilometri in 3 ore e 47 minuti (ossia 227 minuti), senza fermarsi; dobbiamo però osservare che esso è costretto ad una o due fermate intermedie per prender acqua.

Su una parte poi del percorso da Londra ad Edimburgo fu parzialmente superata la stessa velocità, che abbiamo testè annunziato essere stata la massima ottenutasi nella gara.

E così il 7 scorso agosto, ossia nel giorno successivo a quello in cui la velocità del treno del North Western toccò al massimo della sua velocità per l'intiero percorso della linea Londra-Edimburgo, la locomotiva n. 275, con 6 vetture, ha percorso la distanza da Crewe a Preston (85 chilometri) in 50 minuti, con una velocità di 1700 metri al minuto, ossia di 102 chilometri all'ora. Ed il medesimo treno è poscia giunto da Preston a Shap Fells (145 chilometri) in 1 ora e 30 minuti, con una velocità di 1610 metri al minuto, ossia di 97 chilometri all'ora.

Tali velocità, contrariamente all'opinione generalmente invalsa nel pubblico, non sono raggiunte in America, ove, invece, le velocità dei treni non sono punto straordinarie.

Uno dei treni più rapidi d'America è quello che percorre la distanza da Baltimora a Washington (chilometri 72.5) in 45 minuti, ossia con una velocità di chilometri 85.5 all'ora; velocità, del resto, che assai di rado il treno ottiene effettivamente.

Nessun altro treno percorre in America 80 chilometri all'ora, e soltanto avvicinansi a questa velocità i seguenti: quello da Jersey-City (New-York) a Filadelfia marcia con una velocità di 77 chilometri all'ora; sulla linea della Pensilvania, ove vi ha concorrenza di Società, da Jersey-City a Filadelfia, la Bound Brook R. C., spinge la velocità dei suoi treni sino a 74 chilometri all'ora.

Insomma, pochi treni oltrepassano i 65 chilometri all'ora, e in media anche questi non mantengono, per lungo percorso, la velocità di 50 chilometri all'ora.

E sarebbe davvero cosa difficile il fissare qual sia il treno più lento degli Stati Uniti dell'America del Nord; ma, tanto per recare un esempio, si può citare il diretto della Carolina del Nord, che impiega 9 ore a percorrere 161 chilometri, con una velocità cioè di chilometri 17.7 all'ora.

Aggiungiamo, infine, alcuni precisi dati di paragone tra le ferrovie degli Stati Uniti, per eccezionali rapidi percorsi, e la linea Londra-Edimburgo, che poniamo come termine di confronto.

Il 7 agosto 1888 il tragitto da Londra ad Edimburgo, come abbiamo accennato nella prima parte di questo articolo, lungo 644 chilometri, fu compiuto in ore 7 e minuti 52, con una velocità media di 82 chilometri all'ora. Ma per causa delle tre fermate (Crewe, Preston e Carlisle) la marcia effettiva del treno si riduce ad ore 7 e 13 minuti, con una velocità di 97 chilometri all'ora. La locomotiva, il tender e le quattro vetture pesavano circa 170 tonnellate.

A questo massimo di velocità inglese non si possono contrapporre che i seguenti massimi di velocità americana:

1. Il 5 luglio 1885, sulle linee del West-Shore, da Bufalo a Weehawken, si percorsero 680 chilometri in 9 ore e minuti 23, con una velocità media di chilometri 72.5 all'ora. V'ebbero 12 fermate e ore 8 e minuti 17 di marcia effettiva, con una velocità di 82 chilometri all'ora; il peso del treno, composto di tre vetture, era di circa 150 tonnellate.

2. Nel maggio 1886, sulla linea New-York Centrale, tra Bufalo e New-York, si percorse la distanza di 710 chilometri in ore 9 e 30 minuti, con una velocità media di 73 chilometri all'ora; il peso del treno, composto di due vetture, era di circa 120 tonnellate.

3. Nel giugno 1884, sulla linea da Baltimora a Ohio, furono percorsi 745 chilometri in ore 11 e 21 minuti, con una velocità media di 65 chilometri all'ora. V'ebbero 35 fermate ed una marcia effettiva di ore 9 e minuti 10, con una velocità effettiva di chilometri 81.5 all'ora; il treno, composto di cinque vetture, pesava circa 180 tonnellate.

4. Nel maggio 1876, sulla linea della Pensilvania, da Jersey-City a Pittsburg, furono percorsi 710 chilometri in 10 ore e 5 minuti, con una velocità di 70 chilometri all'ora e senza fermate. Il peso del treno, composto di quattro vetture, era di circa 150 tonnellate.

Come appare, in nessuno di questi casi fu raggiunta la velocità affettiva del treno Londra-Edimburgo.

FERROVIA DEL GOTTARDO

SEDICESIMO RAPPORTO

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° gennaio al 31 dicembre 1887

(*Traduzione del* Monitore. — *Cont. e fine v. n. 41*).

G. Diversi.

1. — *Accidenti.*

Durante l'esercizio del 1887 abbiamo avuto a registrare 12 accidenti, cioè:

a) Sviamenti: 2 (di cui uno in stazione e uno lungo la strada;

b) Collisione: 1;

c) Altro accidente: 1 (caduta di massi);

d) Accidenti seguiti da morte o da ferite: 8 (uccisi: 2 impiegati della Società e 2 altre persone; feriti: 3 impiegati e un'altra persona).

(Segue nel Rapporto la narrazione delle cause degli accidenti che furono causa di morte).

2. — *Contratti d'assicurazione.*

Al 30 giugno 1887 scadevano i nostri due contratti d'assicurazione contro gli incendi dei mobili della Rete intiera e della stazione di Chiasso. Da lungo tempo, prima di questa scadenza, avevano incominciato, con parecchie Società d'Assicurazione notoriamente solide, i negoziati che riuscirono poi alla conclusione dei due nuovi contratti stipulati per il periodo di 3 anni, cioè:

1° I mobili dell'intera Rete, eccetto la stazione di Chiasso, per . . . . L. 14,823,000

2° I mobili della stazione di Chiasso per . . . . » 2,569,600

Totale . . . L. 16,392,600

In questa cifra è compreso tanto il valore delle merci, che quello del materiale di trasporto.

(Segue nel Rapporto l'elenco delle 6 Società con cui furono stipulati i contratti).

3. — *Casse di previdenza.*

a) Casse di soccorso e di pensione per gli impiegati.

Durante l'esercizio il numero dei membri è salito da 861 a 890, e fu in media di 872.

Il numero dei soccorsi accordati agli impiegati colpiti da incapacità di lavoro e delle pensioni concesse alle famiglie di impiegati morti, è, in totale, di 46 ed in media di 33. In confronto all'esercizio 1886, la prima di queste cifre è diminuita di un caso; e la seconda invece è aumentata di un caso.

Non vi ebbe alcun caso di indennità fissa pagata una volta tanto, mediante rinuncia ad ogni ulteriore pretesa verso la Cassa di soccorso.

Coll'anno 1886 è terminato il periodo quinquennale, al fine del quale gli Statuti prescrivono la compilazione di un bilancio tecnico dello stato della Cassa, secondo i principii ammessi in materia di assicurazioni; noi abbiamo perciò pregato il prof. Kinkelin, a Basilea, di volersi incaricare di questo lavoro. Ma, non essendo ancora compiuto, non potrà essere annesso che al rapporto del 1888.

Segue nel Rapporto il risultato comparativo dei conti per i due esercizi del 1886 e 1887; da essi riassumiamo i seguenti dati:

		1886	1887
Entrate	L.	118,854 45	145,949.69
Spese	»	19,696.69	19,346.90
Maggiora entrata . .	L.	99,157.76	126.602.79
Da aggiungere gli interessi non riscossi di valori	L.	1,027.88	3,665.16
e il saldo attivo al 1° gennaio	»	359,913.99	459,071.75
Stato della Cassa al 31 dicembre	L.	460,099.63	589,339.70

(Segue nel Rapporto la dimostrazione dell'impiego di tale somma).

b) Casse di soccorso per gli operai ammalati.

Dal prospetto delle operazioni compiute nell'anno 1887 e della situazione della Cassa, riassumiamo:

Entrata . . . . L. 69,177.10
Spese . . . . » 18,428.00

Saldo al 31 dicembre . . . . . . L. 50,749.10

Eccetto una piccola somma, lasciata nelle casse dei contabili, la rimanenza attiva è impiegata, in parte, in buoni valori svizzeri, depositati negli archivi della Società; il resto è depositato ad interesse nelle differenti Casse di risparmio, la maggior parte cantonali.

c) Fondi destinati a rimunerare gli atti eminenti, compiuti per prevenire accidenti all'esercizio.

Durante l'esercizio 1887 questo fondo ha subìte le seguenti modificazioni: — Al 31 dicembre i fondi ammontavano a L. 58,666.10 con un aumento di L. 12,754.81, in confronto a pari spesa del 1886. Questo aumento è specialmente dovuto alla generosa elargizione del signor Guyer-Zeller, deputato al Gran Consiglio di Zurigo, che ha nuovamente regalato L. 10,000, oltre gli interessi semestrali.

H. Stato del personale.

Media dell'anno.

		1887	1886
1. Amministrazione generale . . .	N.	106	106
2. Sorveglianza e manutenzione della linea	»	638	639
3. Spedizione e movimento	»	615	606
4. Trazione	»	238	246
5. Servizio delle officine:			
Officine centrali	»	176	180
Deposito locomotive	»	47	56
Totale . . .	N.	1820	1833

Riassunto.

	1887	1886
Impiegati	1161 cioè 4.36 per Km.	1145 cioè 4.30 per Km.
Giornalieri	659 » 2.48 »	688 » 2.59 »
Totale .	1820 cioè 6.84 per Km.	1833 cioè 6.89 per Km.

Noi poniamo fine al nostro Rapporto, signori, coll'esprimervi i sensi della nostra alta considerazione.

Lucerna, 28 maggio 1888.

Per la Direzione della Ferrovia del Gottardo
Il Presidente
J. ZINGG.

Per il Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo.
Il Presidente
H. RIETER.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Faenza-Firenze.

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Faenza a Firenze ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di appalto per la fornitura in opera delle travate metalliche occorrenti nel tronco da Borgo San Lorenzo a Voglia, della predetta ferrovia, e della tettoia metallica per la rimessa delle locomotive nella Stazione di Borgo San Lorenzo.

La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori e delle provviste considerate in progetto ammonta in complesso a L. 360,000.

Le travate da provvedere e da collocare a posto sono 23, della luce seguente:

N. 5 della luce di m. 3.00 retto; N. 2 id. 3.00 obliquo; N. 1 id. 3.40 retto; N. 5 id. 3.50 retto; N. 1 id. 3.50 obliquo; N. 1 id. 4.00 obliquo; N. 1 id. 5.00 obliquo; N. 1 id. 5.40 retto; N. 1 id. 6.00 obliquo; N. 1 id. 12.00 obliquo; N. 3 id. 20.00 obliquo; N. 1 id. 59.00 obliquo.

><

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

Nei primi giorni del prossimo mese di novembre si eseguiranno le prove statiche e dinamiche delle prime sei travate poste in opera lungo il tronco da Vallo a Pisciotta nella ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

><

Magazzino Economato a Torino P. N.

Con recente Decreto Ministeriale è stato approvato il progetto presentato dalla Società Mediter-

ranea per la costruzione di un nuovo magazzino per l'Economato a Torino P. N., ed autorizzata la relativa spesa di L. 465.000.

><

Officina di Sampierdarena.

La Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha rimesso al R. Ispettorato Generale per approvazione il preventivo della spesa di L. 39,730 ed il capitolato d'oneri per la fornitura in opera del macchinario necessario per l'officina annessa al deposito delle locomotive, nella stazione di Sampierdarena.

Fra le macchine da provvedere sono comprese le seguenti: una motrice Hermann La Chapelle, verticale, della forza di 8 cavalli nominali; un tornio per ruote da locomotive; tre tornî a filettare di diverso tipo; una piallatrice da metalli; una limatrice; un trapano; una coppia di *tréteaux*, ecc.

><

Esperimenti apparecchio Bianchi-Servettaz.

Sappiamo essere intendimento dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo di attivare in via di esperimento un apparecchio Bianchi-Servettaz, per la manovra centrale di scambi e segnali, in una stazione di minima importanza, allo scopo di riconoscere se l'apparecchio medesimo si presti nelle speciali condizioni di una piccolissima stazione ed offra i requisiti necessari, specialmente dal punto di vista della sicurezza dei treni più veloci, che non hanno fermata nelle stazioni di minor importanza.

><

Orario Spezia-Pontremoli.

La Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di orario che essa proporrebbe di attivare sul tronco della linea da Spezia a Pontremoli di prossima apertura all'esercizio.

><

Materiale mobile delle tre grandi Reti.

Diamo la situazione del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 1° ottobre corrente, rispettivamente per le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula:

		In servizio	In costruz.	Totale
1. *Rete Mediterranea*				
Locomotive . .	n.	1108	46	1154
Carrozze . . .	»	2996	457	3453
Bagagliai . . .	»	760	175	935
Carri	»	19,554	1252	20,806
2. *Rete Adriatica*				
Locomotive . .	n.	903	65	968
Carrozze per servizio ordinario	»	2565	75	2640
Carrozze per servizi economici	»	67	113	180
Carri ordinarî .	»	15,786	830	16,616
Carri speciali .	»	695	2	697
3. *Rete Sicula*				
Locomotive . .	n.	126	2	128
Carrozze . . .	»	361	»	361
Carri	»	1502	»	1502

><

Esperimento di biglietti d'andata e ritorno.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade ferrate Meridionali ha fatto istanza al Regio Ispettorato Generale per essere autorizzata ad instituire, in via di esperimento, biglietti di andata e ritorno delle tre classi a riduzione normale fra Montecelio e Roma, e fra Montecelio e Tivoli.

><

Tariffe.

Di questi giorni sono stati emesssi i seguenti Decreti Ministeriali relativi alle tariffe ferroviarie:

1. Decreto col quale è approvato il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, per modificazioni alla nota (2), alla pag. 105 delle tariffe per la rete Mediterranea, 112 per la rete Adriatica e 108 e 230 per la rete Sicula, relativa alla voce: *Materiale vecchio inservibile da ferrovia e da tramvia*, allo scopo di meglio favorire i trasporti di materiale in ferro inservibile ed atto soltanto alla fusione, usando dei certificati di origine;

2. Decreto col quale è autorizzata l'ammissione delle « vetrerie non nominate, esclusi i cristalli, anche alla rinfusa, se a vagone completo » in servizio interno della rete Sicula, al godimento dei prezzi della classe 5ª, serie *C*, della tariffa speciale N. 101, P. V., col peso minimo di 6 tonnellate;

3. Decreto col quale è approvata l'aggiunta nella nomenclatura delle vigenti tariffe della voce: *Preparati anticrittogamici e peronosfughi, solidi e liquidi*, con la indicazione della classe 5ª della tariffa generale e della tariffa speciale N. 109, serie *D*;

4. Decreto mediante il quale le tariffe locali N. 408 e 409 P. V., relative ai trasporti dei blocchi di pietra greggia e lavorata, vengono estese alla stazione di Gravellona Toce della linea Gozzano-Domodossola, per le spedizioni dirette a Roma ed a Napoli;

5. Decreto col quale è autorizzata l'aggiunta delle seguenti voci nella nomenclatura generale delle vigenti tariffe pel servizio interno della rete Sicula, con la classificazione che è rispettivamente indicata:

Carbon fossile (residui combustibili di), classe 7ª, con peso minimo di otto tonnellate e tariffa speciale N. 101, serie *B*, classe 8ª;

Carbon fossile (detriti utilizzabili derivanti dalla combustione del), classe 8ª, con peso minimo di otto tonnellate e tariffa speciale N. 101, serie *C*, della classe 8ª.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha dato il proprio assenso a che venga approvata la proposta dell'Amministrazione ferroviaria, avente lo scopo di concedere alla Ditta Homberg e Bock, di Monaco, le stesse facilitazioni già accordate ad altre Ditte per il trasporto di legname proveniente dalla Baviera e dall'Austria-Ungheria (via di Peri) e destinato a Verona, per essere rispedito ad altre stazioni italiane.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle Strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto per la costruzione di un viadotto di 7 arcate e di altri lavori per il consolidamento di varii punti franosi della ferrovia Firenze-Terontola, con una spesa complessiva di lire 1,081,110;

2. Che possano essere approvati il progetto e l'atto di sottomissione per l'appalto dell'armamento e di lavori diversi di completamento del tronco da Ghiareto a Caprigliola, nella ferrovia da Parma a Spezia;

3. Che sia meritevole dell'approvazione governativa il progetto concordato colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche onde liquidare la vertenza relativa alla competenza passiva delle spese occorrenti per l'Ufficio di Controllo dei proventi delle ferrovie Venete, già consorziali, riscattate dallo Stato;

4. Che possano venir approvati il progetto e l'atto di sottomissione per la fornitura in opera delle travate metalliche e per i lavori di armamento del tronco Fornovo-Solignano nella ferrovia Parma-Spezia, il cui importo è preventivato in L. 917,000;

5. Che con talune avvertenze possa essere approvato l'atto di sottomissione relativo a provvedimenti per accelerare l'apertura all'esercizio dei tronchi Fornovo-Solignano-Ghiaro della ferrovia Parma-Spezia;

6. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni necessarie, possa approvarsi il progetto di chiusura e di strada di accesso alla proprietà Renda al Km. 4+280 della ferrovia da Palermo al Porto;

7. Che, tenuto conto delle avvertenze del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e di quelle del Consiglio di Stato, possa approvarsi il progetto dei lavori occorrenti all'ampliamento del servizio merci nella Stazione di Casalmaggiore, lungo la linea Parma-Brescia-Iseo, da valere l'approvazione come dichiarazione di pubblica utilità;

8. Che possano essere approvati gli atti di sottomissione relativi a provvedimenti aventi lo scopo di accelerare l'apertura all'esercizio dei cinque tronchi della ferrovia Parma-Spezia, compresi fra Ghiareto e Pontremoli.

><

Aggiudicazione di gara.

In base ai risultati della gara tenutasi presso la Direzione generale della rete Mediterranea, il Regio Ispettorato ha definitivamente aggiudicato alla Ditta Giovanni Cerini di Ventimiglia i lavori per costruzione di una torretta e applicazione di un orologio nel fabbricato viaggiatori della stazione di S. Remo, col ribasso del 6.10 per cento.

><

Apertura di gare della Mediterranea.

Sappiamo che in data 24 corrente, dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, venne indetta la gara per fornitura e posa in opera delle impalcature metalliche occorrenti pei cavalcavia cadenti nelle tratte 4ª e 5ª della nuova linea di circonvallazione di Milano. Importo approssimativo dei lavori L. 210,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del giorno 6 novembre p. v.

><

Altre gare aperte dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo:

Rifacimento di m. 10,534 di binario fra le stazioni di Chiarone ed Orbetello, sulla linea Roma-Pisa. L'importo dei lavori ascende a circa L. 12,000, e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 29 andante;

Lavori d'ampliamento del ponte Pantano piccolo al Km. 410,828 della linea Taranto-Reggio. Importo approssimativo L. 53,000. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del giorno 8 novembre p. v.

><

Approvazioni di spese della Mediterranea.

Il R. Ispettorato Governativo ha approvato le seguenti spese:

L. 28,770 per rifacimento di m. 3814.40 di binario fra Nizza e Calamandrana, sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore;

L. 19,510 per impianto di due forni per la montatura e smontatura dei cerchioni nell'opificio della stazione di Milano;

L. 8,360 per rifacimento di m. 810 di binario e di due scambi semplici nella stazione di Portomaurizio, sulla linea Genova-Ventimiglia;

L. 14,800 per miglioramento del servizio d'acqua nella stazione di Pignataro, sulla linea Roma-Napoli;

L. 5,940 per rifacimento di m. 756 di binario lungo il tronco Taranto-Ginosa;

L. 6,000 per allacciamento in stazione di Cuneo della nuova linea Cuneo-Ventimiglia.

><

Progetti e preventivi della Mediterranea.

La Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti preventivi di spese:

L. 40,050.42 per armamento del tratto della nuova linea di circonvallazione fra Milano-Porta Sempione e Porta Ticinese;

L. 19,400 per ampliamento verso Sud del magazzino merci a piccola velocità e piano caricatore, a Como S. Giovanni;

L. 5200 per impianto dell'illuminazione a luce elettrica, ad arco voltaico, nel nuovo magazzino merci a grande velocità, in stazione di Genova P. P;

L. 7200 per impianto di apparati di controllo agli scambi d'accesso alla Cava Ausedonia, lungo la linea Roma-Pisa;

L. 50,000 per esecuzione del 1° gruppo di lavori occorrenti per l'ampliamento e riordino delle officine di Pietrarsa a Napoli;

L. 30,300 per rifacimento di metri 3579.77 di binario fra Canelli e S. Stefano, sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore;

L. 22,575 per gettata massi a difesa e consolidamento dell'argine stradale fra le progressive 113,336 e 113,400 della linea Genova-Ventimiglia;

L. 1890.97 per sostituzione del canape telegrafico nelle gallerie Lacesta 1ª, Forno, Pescatori e Valsassini, sulla linea Genova-Ventimiglia, e nella galleria S. Anna, sulla linea Genova-Spezia;

L. 10,000 per ampliamento del piazzale della stazione di Pra, ed aggiunta di nuovi binari;

L. 3390 per sostituzione di una bilancia a ponte, da 30 tonnellate, ad altra da 20, in stazione di Monza;

L. 1850 per posa di tubazione per la condotta d'acqua occorrente al lavaggio delle latrine isolate in stazione di Nervi.

><

La Direzione Generale predetta ha inoltre sottoposto all'approvazione governativa i seguenti progetti:

1. nuovo progetto per il ricarico e la vagliatura della massicciata fra le progressive chilometriche 19,728.20 e 22,768.20, della linea Asti-Mor-

tara, fra le stazioni di Penango e di Moncalvo, con un preventivo di spesa di L. 23,400.00;

2. progetto per estendere al lato ovest, cioè verso Squillace, la Cava di Stalleti, situata al chilometro 302.488 della linea Taranto-Reggio, con un preventivo di spesa di L. 38.000.00;

3. progetto per la definitiva sistemazione della frana alla trincea di Spada, al chilometro 280,136.00 della linea Chiusi-Empoli, fra le stazioni di Poggibonsi e di Certaldo. L'ammontare della spesa all'uopo occorrente è di L. 19,700.00;

4. progetto per la costruzione di un fabbricato nelle nuove officine di Torino per la pesatura delle locomotive, con un preventivo di spesa di L. 47.300.00;

5. progetto per la ricostruzione di un manufatto sulla roggia Boragna, alla progressiva 14,241.60 della linea Torreberretti-Pavia, con un preventivo di L. 24,360.00.

><

Progetti e preventivi dell'Adriatica.

Fra le proposte presentate per l'approvazione governativa dalla Società delle Strade ferrate Meridionali, meritano speciale menzione le seguenti:

1. Il progetto relativo alla sistemazione dei ponti in ferro sui fossi Bigurro, Vingone e Orlone, ed al rialzamento del piano stradale fra i Km. 206, 860, 84 e 208, 872, 64, della linea da Terontola a Firenze, per i quali lavori occorre una spesa totale di L. 163,500;

2. Il progetto riguardante il rifacimento con rotaie di acciaio del tratto della linea Bergamo-Lecco, compreso fra i Km. 18,107 e 25,825. Per l'esecuzione dei lavori, esclusa la provvista del materiale metallico è preventivata la spesa di lire 53,159.70;

3. Il progetto concernente l'impianto nella Stazione di Venezia (Centrale) di una piattaforma del diametro di m. 8.50 con una spesa totale di lire 29,870;

4. Il progetto di modificazioni ed aggiunte ai binarî della Stazione di Castellamare Adriatico lungo la linea Bologna-Ancona-Otranto, con un preventivo di spesa di L. 19,045.48.

><

Contratti colla Mediterranea.

Nelle sedute del Consiglio d'Amministrazione e del Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo tenutesi il 23 andante, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino per fornitura di 65 carri a bagagli a due assi, con freno ordinario a vite;

Colla Ditta Pereno e De-Benedetti di Torino per fornitura di Kg. 24,000 di stracci, di cui Kg. 12,000 bianchi e gli altri greggi;

Colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e Officine di Sant'Elena, Venezia, per fornitura di 30 carri a bagagli a due assi, con freno a vite e freno Westinghouse;

Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino per fornitura di 24 carrozze di 2ª classe a due assi, quattro compartimenti, una ritirata e illuminazione a gaz;

Col Ministero dei Lavori Pubblici per fornitura di 12 locomotive a sei ruote accoppiate, 207 carri coperti a due assi e 10 carri a bagagli a due assi, in sostituzione di altri contratti precedentemente approvati;

Colla Ditta Fratelli Colla di Torino per fornitura di 20 cilindri per locomotive;

Colla Ditta Antonio Opessi di Torino per fornitura di 3 bilancie a ponte fisso a rotaia continua;

Colla Ditta Botteri di Torino per concessione esclusiva della pubblicità in tutte le stazioni della Rete;

Colla Ditta Vignolo Salvatore di Sampierdarena per costruzione d'una tettoia in legname per ricovero merci sulle calate del porto di Genova a Santa Limbania.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei L. P.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di condotta d'acqua pel rifornimento della Stazione di Mignanego nella ferrovia succursale dei Giovi;

2. Impianto di un binario morto e di un posto telegrafico al km. 16 della linea Carmagnola-Savona;

3. Nuova perizia dei lavori di completamento del tronco Zollino-Nardi-Galatone nella ferrovia Zollino-Gallipoli;

4. Progetto d'appalto degli scambi e meccanismi pei tronchi Fornovo-Solignano-Ghiare;

5. Lavori di completamento del tronco Pausula-Macerata nella ferrovia Porto Civitanova-Macerata;

6. Progetto di rinforzi al ponte provvisorio nella Scrivia pel passaggio della tramvia Sale-Tortona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti e preventivi di spese:*

1. L. 6500 occorrenti per modificazioni ed aggiunte agli uffici dello scalo merci di Milano (P. G.) onde migliorarne le condizioni igieniche;

2. L. 5600 per l'impianto di un ufficio telegrafico nelle nuove officine di Torino, e di comunicazione telegrafica e telefonica fra gli uffici di Direzione e i diversi reparti nelle officine medesime;

3. L. 22,900 per i lavori di ampliamento del magazzino delle merci a piccola velocità nella stazione di Monza, della linea Milano-Chiasso;

4. L. 135,000 per il ristauro ed il consolidamento della galleria artificiale Priata fra le gallerie di Villagrande e di Monterotondo lungo la linea ligure di levante;

5. L. 113,000 per il risanamento della massicciata fra le stazioni di Zinasco ed il bivio Gravellona, nella linea Pavia-Torreberretti;

6. L. 95,000 per provvedere alla costruzione degli impianti definitivi alla stazione di Reggio-Calabria (città) al chilometro 1,705 della linea Reggio-Castrocucco;

7. L. 215,000 per il completamento e per il risanamento parziale della massicciata nel tronco Castelrosso-Vercelli della linea Torino-Milano;

8. L. 2650 per la ricostruzione del tetto nell'alloggio del capo-deposito locomotive nella stazione di Reggio Calabria;

9. L. 44,000 per l'impianto di nuove cancellate di chiusura, al vestibolo degli arrivi, nella stazione centrale di Napoli.

10. L. 1600 per provvedere alla sistemazione della copertina di coronamento del piano caricatore militare nella stazione di Ceva, linea Savona-Bra;

11. L. 55,599 per l'acquisto di n. 2 carrelli trasbordatori a vapore, di cui uno destinato alle officine di Napoli e due alle nuove officine di Rivarolo;

12. L. 27,300 per l'impianto di un secondo binario e di una bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate e per altri lavori nella stazione di Montaldo Dora, nella linea Ivrea-Aosta.

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti* e *preventivi di spese:*

1. L. 156,725 per l'aggiunta di binari e meccanismi fissi nelle officine di Verona;
2. L. 29.540 per l'ampliamento e la sistemazione del fabbricato viaggiatori nella stazione di Mestre della linea Venezia-Peschiera.
3. L. 9600 pei lavori di distribuzione dell'acqua potabile e per bocche d'incendio nella stazione di Udine (linea Mestre-Confine illirico);
4. L. 10,000 per provvedere all'impianto di un servizio d'acqua potabile ad uso dei soldati e dei quadrupedi di truppa di passaggio per la stazione di Verona P.V.;
5. L. 1450 per l'impianto di un piano caricatore provvisorio per il carico e lo scarico del bestiame nello scalo Mascarella della stazione di Bologna;
6. L. 16,500 per provvedere all'impianto di un piano caricatore scoperto nella fermata di Sala al Barro, della linea da Lecco a Como;
7. Progetto modificato relativo all'impianto di gru idrauliche nelle stazioni di Feltre e di Alano-Fener-Valdobbiadene della linea Belluno-Feltre-Treviso;
8. L. 6500 per l'acquisto e l'impianto di apparecchi di riscaldamento nelle stazioni situate sul tratto Roma-Avezzano della ferrovia da Roma a Solmona;
9. L. 2530 per sostituire le attuali cassette di manovra dei deviatoi nelle stazioni di Gozzo, Bigarello, Casteldario, Nogara e Sanguinetto della linea Mantova-Cerea;
10. L. 2470 per ricostruzione di pavimenti nelle stazioni di Badia, di Costa e di Villabartolomea;
11. L. 23,400 per attivare nella stazione di Colico il carico e lo scarico diretto delle merci al lago;
12. L. 24,800 per ampliamento e sistemazione del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Mestre.

Rete Sicula. — Lunedì, 22 corrente, si è riunito in Roma il Consiglio di amministrazione della Società per le ferrovie della Sicilia. Dopo appropriate parole di compianto per la morte immatura del consigliere comm. Venceslao Noghera, fu discusso ed approvato il bilancio.

Il Consiglio ha stabilito, pur passando una somma alla riserva, un dividendo del 5 e 1|2 per cento sul capitale ed ha convocata l'Assemblea generale pel 27 novembre in Roma.

Ferrovia Eboli-Reggio. — Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, in una delle sue ultime adunanze, ha approvato con alcune avvertenze, i progetti esecutivi dei seguenti sei tronchi facenti parte della ferrovia Eboli-Reggio e che come gli altri verranno appaltati fra non molto a trattativa privata: Acquappesa-Fuscaldo, Fuscaldo-San Lucido, San Lucido-Longobardi, Longobardi-Amantea, Amantea-Nocera Tirinese, Nocera Tirinese-S. Eufemia.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo.—Il 10 novembre alle ore 3 pomeridiane presso la Direzione dei lavori in Ancona avrà luogo l'appalto dei lavori occorrenti per ampliare lo scalo merci a piccola velocità nella stazione di S. Giovanni in Croce, il cui importo è preventivato in L. 20,000. I lavori dovranno essere compiuti in 120 giorni. La cauzione provvisoria è fissata in L. 1000, quella definitiva in L. 2000.

Ferrovia del Sempione. — Il *Sole*, in data del 23 corrente, riferisce che al Ministero dei lavori pubblici sono finiti gli studi ordinati dal ministro Saracco pel valico del Sempione. Le conclusioni sono favorevoli alle proposte svizzere.

Il Consiglio dei ministri se ne occuperà prossimamente anche per stabilire i termini della risposta da farsi alla Nota spedita mesi sono a Roma dal Consiglio federale svizzero, con la quale il Governo italiano era invitato a trattare con la Confederazione per l'apertura di quel valico ferroviario.

Ferrovia Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra. — La Giunta Municipale di Torino ha trattato il 25 corrente la questione del concorso di questa città nella costruzione dei due predetti tronchi, ed ha presa deliberazione pienamente favorevole circa la domanda del Comitato promotore per un concorso di L. 640.000, a fondo perduto.

Su tal proposito ricordiamo specialmente quanto abbiamo pubblicato nelle *Informazioni* del n. 40.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di settembre 1888, confrontato con quello dello stesso mese 1887, fu il seguente:

		Settembre 1888	Settem. 1887
Passeggieri trasportati .	Num.	116,000	118,263
» introito . .	L.	485,000	460,450.91
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	580	554
» introito . .	L.	56,200	51,504.90
Bestiame trasportato . .	Capi	5,640	5,284
» introito . . .	L.	31,800	23,546.87
Merce trasportata . .	Tonn.	52,300	55,605
» introito . . .	L.	527,000	594,656.60
Introito complessivo . .	L.	1,000,000	1,130,159.28
» chilometrico .	L.	4,135.54	4,248,72
Spesa complessiva . .	L.	425.000	402,000.65
» chilometrica . .	L.	1,597.74	1,511.28
Introito netto	L.	675.500	728,158.63

Nelle spese di esercizio non sono compresi gli assegni al fondo di riserva per la rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio e sono dedotti gli interessi per censi.

Ferrovie Francesi. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha invitata la Compagnia delle ferrovie P. L. M. ad aprire all'esercizio il tronco Chalon-Cluny della linea da Chalon-sur-Saône a Roanne. Questo tronco misura 49,959 metri e trovasi collegato: a Chalon-Saint-Côme colla linea Parigi-Lione; a Cluny colla linea Macon-Moulins; a Saint-Gengoux-le-Royal colla linea da Saint-Gengoux-le-Royal a Montcharin.

— Il prefetto del dipartimento della Sarthe ha autorizzata l'apertura all'esercizio della linea d'interesse locale da Mons a Saint Denis-d'Orgues. Questa linea misura circa 46 chilometri.

— Il progetto di una ferrovia litoranea da Tolone a Hyères, sta per attuarsi. La Prefettura ha trasmesso al Ministero dei Lavori Pubblici tale progetto, affinchè la Camera dichiari di utilità pubblica questa ferrovia e ratifichi la concessione eventuale che fu accordata il 22 luglio 1886 alla Società concessionaria.

Ferrovie elettriche. — Diamo il prospetto delle ferrovie elettriche in attività, alla fine del 1887, in Europa ed in America:

In Europa

	Lunghezza in km.	Num. dei vagoni impiegati
Portruhs (Irlanda) (*a*)	9.6	4
Francoforte s|M. (Offenbach) (*a*) .	6.3	14
Bessbrok-Newburg (Irlanda) (*a*). .	4.8	8
Modling-Hinterbrühl (*a*)	4.5	12
Bruxelles (Belgio) (*c*).	3.2	5
Amburgo (Germania) (*c*)	—	2
Blackpool (Inghilterra) (*c*) . . .	—	10
Lichterfelde (Berlino-Germania) (*e*).	2.4	2
Brighton (Inghilterra) (*b*) . . .	1.6	2
Miniera Hohenzollern (Germania) (*a*)	0.75	16
» Zawcherode (Germania) (*a*)	0.72	17
Totali km.	33,87	N. 92

In America

	Lunghezza in km.	Num. dei vagoni impiegati
Montgomery (Alabama) (*a*) . . .	17.7	—
Kasnas City (Missouri) (*a*) . . .	—	—
Richmond (Virginia) (*a*)	11.0	—
Appleton (Wiscousin) (*a*) . . .	7.2	8
Sirauton (Pensylvania) (*a*) , . .	—	9
Port Huron (Michigan) (*a*) . . .	6.4	8
Highland Park, Detroit (Michigan) (*d*)	5.6	2
Denver (Colorado) (*e*)	—	7
Los Angeles (California) (*a*) . . .	4.8	8
Baltimore (Maryland) (*a* e *d*) . .	3.2	2
Winsor (Canadà) (*a*)	—	2
Dia Road, Detroit (Michigan) (*a*) .	2.8	4
Orange (New-Jersey) (*a*)	0.8	1
Boston (Massachusetts) (*a*) . . .	—	4
Totali km.	59.5	N. 55

Nel complesso furono applicati finora cinque differenti sistemi, e cioè:

a) Il conduttore, il quale trasporta la corrente dal generatore al motore, si trova collocato sopra la terra su colonne o pali; la ricondottura della corrente si opera in questo caso mediante una delle rotaie;

b) Qui funzionano le rotaie per la conduttura ed il ritorno della corrente;

c) Gli accumulatori sono disposti sotto il pavimento dei singoli vagoni;

d) Una terza rotaia, fra le due solite, conduce la corrente dal generatore;

e) Conduttore sotterraneo.

I sistemi *a*) e *b*) sono quelli più comunemente applicati perchè meno costosi; fra questi il primo ha trovato la massima applicazione nell'America. Il motore si trova nel maggiore numero dei casi in ciascun vagone, e soltanto in casi eccezionalissimi esso si trova collocato su d'un carro espressamente costruito, come, per esempio, nelle ferrovie delle miniere « Hohenzollern » e Zawcherode » presso Dresda, nonchè a Boston.

In seguito alle esperienze fatte sulla massima parte di queste ferrovie viene constatato che, le spese di esercizio ammontano a meno della metà in confronto alle ferrovie mosse dai cavalli.

Nuove ferrovie austriache. — Alla fine del mese d'agosto, del corrente anno, erano in costruzione in Austria km. 601 e m. 300 di nuove ferrovie, cioè km. 223 e m. 900 di ferrovie dello Stato e km. 377 e m. 400 di ferrovie private mentre, alla fine di luglio, erano in costruzione km. 564 di nuove ferrovie tra ferrovie dello Stato e ferrovie private. Il 31 agosto erano occupati nei detti lavori ferroviari 19,457 uomini, cioè 1545 uomini meno che alla fine di luglio.

Ferrovie Russe. — La linea Romny-Krementchoug fu inaugurata il 1° ottobre.

— La linea da Dorpat a Riga è terminata; essa fu percorsa da un treno di prova, ma non sarà aperta all'esercizio che il 5 gennaio.

— L'amministrazione della Compagnia delle ferrovie Kursk-Kiew ha sottoposto al governo il progetto della linea da Kursk a Woronesch. La costruzione di questa ferrovia, lunga circa 220 chilometri, sarà incominciata nella prossima primavera.

— *Ferrovie Siberiane.* — La ferrovia da Samara ad Ufa, come abbiamo detto in altri numeri, fu inaugurata con grande solennità; essendochè ad essa il Governo russo annetta grande importanza per le comunicazioni che essa apre colla Siberia.

Il discorso del rappresentante del Governo imperiale, aiutante di campo Possiett, il quale presiedeva all'inaugurazione, fu tutto un programma da cui stralciamo il seguente brano:

« Sino ad ora non possediamo che una sola comoda strada di comunicazione coll'Ural e nell'interno della Siberia. La linea d'Oremburg, che attraversa il Volga, mette nelle steppe dell'Asia Centrale ed ha grande importanza. Al di là dell'Ural la celebrata strada di Mosca attraversa tutta la Siberia. Per tal modo l'immenso territorio della Russia Europea e quello ancor più grande della Siberia, che hanno una distesa di circa 2,500 verste (1) di frontiera tra loro, non sono collegati che da una sola linea fluviale formata dai due più grandi bacini, quello cioè di Volga-Kama e quello di Obi-Irtysch, collegati alla loro volta dalla ferrovia che attraversa l'Ural. Questa ferrovia ha il difetto di essere posta in una regione troppo settentrionale; essa infatti, in certi punti, passa sotto il 61° grado di latitudine Nord. La Russia Europea possiede attualmente una rete di 26,000 verste di ferrovie, delle quali non una arriva sino alla Siberia; non una soltanto delle nostre linee ferroviarie arriva sino all'Ural.

« A parer mio, la linea Samara-Ufa, della quale celebriamo la inaugurazione, ha una grandissima importanza. Come prolungamento della linea Varsavia-Samara, la quale attraversa tutta la Russia d'Europa, è questa la prima linea che mette nell'Ural. Quando sarà prolungata sino a Zlaldost, essa avrà superato la catena delle montagne ed entrerà nel territorio della Siberia. Formando per tal modo il primo tronco della ferrovia Siberiana, essa servirà come punto di distacco della linea Omsk-Tomsk-Krassnoiarsk-Irkoutsk, la quale si manterrà sempre in tutta la sua lunghezza ad una latitudine nord di circa il 55°, ossia quasi nella zona della latitudine di Mosca. Questa immensa linea, che da Varsavia per Mosca farà capo a Irknoutsk, formerà la cintura di ferro o meglio d'acciaio che collegherà solidamente le due metà dell'impero e darà al colosso che chiamasi la « Russia » una nuova forza industriale, commerciale e politica. Essa gli darà quella importanza e quella forza che metterà la nostra patria in caso di godere tranquillamente e senza paura di guerra la felicità di uno sviluppo pacifico delle sue forze fisiche e morali ».

Notizie diverse

Onoranze all'ingegnere Grattoni. — « A — Severino Grattoni — Che alle titaniche opere — Del traforo del Frejus — Consacrò l'ingegno potente — E la tenace volontà — In questo luogo — Ove egli segnava i primi passi nella scienza — La città di Voghera — Beneficata, ecc. ecc. » pose il 23 corrente una lapide coll'epigrafe citata.

La lapide è pregevole lavoro del Ferretti che seppe ritrarre in un riuscitissimo medaglione la maschia figura del grande italiano.

Intervenne alla funzione d'inaugurazione, compiutasi nel Collegio Nazionale, il Ministro della pubblica istruzione, onorevole Boselli.

Questi parlò dopo il pro-sindaco, e disse principalmente ohe le vie del progresso non sono nè gli eserciti, nè le navi, ma le vie di comunicazione che affratellano i popoli. Grattoni ne fu il più efficace collaboratore giacchè davanti al suo ingegno dovettero abbassarsi perfino le cime nevose dei monti.

Navigazione sui laghi di Como, Lugano e Maggiore. — La Società per la navigazione sui suddetti tre laghi ha deliberato di fare costruire tre vapori per un servizio speciale celerissimo fra Luino, Intra, Pallanza, Stresa, e viceversa.

Questi vapori di ultimo modello, ed assai eleganti, saranno costruiti dalla Ditta Sulzer di Winterthur. Essi avranno una velocità effettiva di 26 chilometri all'ora.

Il servizio comincierà nel settembre del prossimo 1889.

Il giubileo delle ferrovie tedesche. — Il 7 dicembre 1836 è stata inaugurata la ferrovia Norimberga-Fürth, che fu la prima costruita in Germania. Il 24 aprile 1837 fu poi inaugurata la ferrovia Lipsia-Dresda, il 1° ottobre 1838 la Berlino-Potsdam ed il 1° dicembre dello stesso anno la Brunswick-Wolfenbüttel. Sono quindi cinquantadue anni dacchè è stata inaugurata in Germania la prima ferrovia.

(1) La *versta* equivale a 1067 metri.

NUOVO TIPO DI VAGONI

PER LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Il signor Cavallo Francesco, imprenditore di costruzioni di ferrovie, ha ideato una semplice e molto utile innovazione, già nel dominio della pratica, in lavori di costruzioni di terrapieni, ovvero d'inghiaiamenti per la formazione della massicciata di ferrovie, tendente a rendere oltremodo facile, pronto ed economico lo scaricamento delle materie sciolte, come terra, ghiaia e simili, che si devono trasportare e spandere in tratti sovente di notevole lunghezza.

Il sistema privilegiato Cavallo consiste nell'aggiunta di *bottole* aprentisi dall'alto al basso, applicate al tavolato a fondo di ciascun vagone dei tipi comuni pel trasporto di ghiaia ed altri materiali sciolti, distribuiti lungo l'asse longitudinale, che si possono aprire a volontà da un operaio che sta sul vagone all'oggetto di lasciar cadere le materie sciolte nel sito opportuno e nel centro del terrapieno, ovvero della massicciata; aggiungesi un *gancio speciale* per le catene di ferro atte al consolidamento delle sponde, pure alla portata dell'operaio addetto al vagone, per evitare lo scontorcimento e gl'inconvenienti che ne derivano.

Al titolo della duplice invenzione, unita al Decreto di privativa del 7 luglio 1888, trovasi una descrizione; meglio però dimostra i notevoli vantaggi il treno già in esercizio per la costruzione di lavori ferroviari già eseguiti o in corso di esecuzione nel secondo treno della linea Bologna-Verona, di cui l'inventore può all'uopo fornire le più dettagliate spiegazioni, ovvero permettere l'ispezione in suo contraddittorio.

Prima che ottenesse il Decreto di privativa tanto in Italia quanto all'estero, una delle primarie Officine d'Italia, riconoscendo il grande risparmio di mano d'opera nel trasporto e spandimento di terra o ghiaia, sabbia, carbone minuto e via dicendo coi vagoni a *bottole* e *ganci* sistema Cavallo, conchiuse coll'inventore un contratto mediante premio per concedere la costruzione di siffatti nuovi apparecchi.

Nei disegni è dimostrato il sistema delle *bottole* e dei *ganci* che si possono applicare ai vagoni del tipo comune con modica spesa e con grande risparmio di materiale rotabile, poichè, chiuse le Bottole, il vagone serve ai trasporti ordinari, e perciò eziandio con risparmio di magazzini per la conservazione di un materiale doppio.

Queste due innovazioni già in uso ottennero l'approvazione di persone competenti addette alle Direzioni Governative del Genio Civile, nonchè delle prelodate Officine, dove si costrussero già parecchi vagoni colle *bottole* e col *gancio*, sistema Cavallo, mediante analogo compenso all'inventore.

Difatto si evitano nello scarico dei vagoni le difficoltà di mano d'opera e lo spreco di materia che s'incontrano col sistema finora adottato, poichè, oltre il duplice uso, come si è detto, scaricasi la materia lungo l'asse del terrapieno, pregio specialmente utile per la costruzione e manutenzione delle massicciate, poichè il materiale vien distribuito regolarmente, si da risparmiare buona parte della spesa per lo spandimento a braccia d'uomo.

Le bottole, sostenute da speciali catenacci, vengono manovrate sui fianchi del vagone, sia sul vagone, sia a terra.

Le sponde verticali del vagone sono tenute in sesto mediante una o più catene agganciate con un fermaglio speciale a collo d'oca, che si può aprire da una persona qualsiasi con poca forza. Il gancio può essere applicato ad altri usi svariati pel ritegno di oggetti sui vagoni a bilico e simili, come pure eziandio per l'attacco dei tenditori e per le catene di sicurezza dei veicoli delle ferrovie.

Si ottiene qualche risparmio coi vagoni speciali a schiena, ma oltrecchè sono d'uso troppo speciale e limitato, il materiale scendendo sui fianchi del terrapieno ed anche sulla scarpata, aggiungonsi tempo, spesa e spreco di materia nello spandimento.

Col vagone a bottole si opera lo scarico tanto in una quanto in più riprese a volontà, sia col treno fermo, sia col treno in moto, epperciò si ha un vantaggio speciale nella manutenzione delle massicciate, massime che in cinque minuti di tempo il vagone di ghiaia viene completamente scaricato coll'assistenza di un solo operaio.

Si possono aver maggiori schiarimenti e trattare le condizioni ed i compensi relativi col permesso di costruire i vagoni a *bottole ed a gancio di ritegno* secondo il sistema privilegiato Cavallo, rivolgendosi in Torino, corso Vittorio Emanuele, N. 87, piano 3°. (*Comunicato*).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Ottobre 20	Ott. 27
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 791.50	793
» » Mediterranee	» 624	623
» » Sicule	» 630	640
» » Sarde (preferenza)	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani . .	» 385	385
» » Gottardo.	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 300	—
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara-Seregno . . .	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	321
» » » 2ª emiss.	» 312	312
» » Centrale Toscana. . .	» 520	520
» » Meridionali	» 320.50	320.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 312	312
» » » serie *B*. . . .	» 314	314
» » » 1879	» 309	309
» » Pontebba	» 470	470
» » Nord-Milano	» 269	269
» » Meridionali Austriache .	» 305.50	305.50

CONVOCAZIONI.

Rete Mediterranea. — Assemblea generale degli Azionisti convocata pel 24 novembre p. v.

Rete Sicula. — Assemblea generale degli Azionisti convocata pel 27 novembre p. v.

EMISSIONI.

Banca Nazionale pel Regno d'Italia. — Dal 25 corr. presso le sedi della Banca sarà aperta la sottoscrizione pubblica a 12,000 cartelle, tipo 4 1/2 % del Credito Fondiario della Banca Nazionale.

VERSAMENTI.

Società Pirelli e C., Milano. — I sottoscrittori alle azioni emesse dalla Società Pirelli e C. di Milano, sono invitati a versare presso la Banca Generale, sede di Milano, dal giorno 15 al 20 novembre p. v. l'importo di un decimo (ottavo).

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società della Ferrovia Marmifera Privata di Carrara. — Il giorno 10 ottobre corrente è stata eseguita la seconda estrazione delle obbigazioni della Società, da rimborsarsi alla pari dal 1° gennaio 1889.

Certificati da una obbligazione.

7313	6460	4315	3535	5764	213	1858	5297	495
6764	6554	3554	4709	45	226	3791	6599	1460
3506	6286	7751	2158	786	4972	1314	1716	3584
3249	1662	1862	5290	5903	1387	2112	7609	2676
1397	2049	1523	4252.					

Certificati da quattro obbligazioni.

930 88 605 1215 850 276 1596 962 479 1433.

Società Pirelli e C., Milano. — Obbligazioni estratte nel mese di ottobre:

Serie prima.

179	351	412	463	495	515	546	552
634	688	708	753	757	830	990	1009
1012	1063	1069	1078	1092	1160	1191	1220
1232	1270	1298	1594	1616	1695	1771	1781
1804	2008	2063	2116	2165	2269	2329	2387
2448	2530	2550	2649	2750	2889.		

Serie seconda.

3081	3321	3423	3453	3485	3517	3555	3597
3716	3840	3841	3921	3924	3950	3993	4027
4119	4121	4174	4215	4245	4290	4318	4487
4501	4574	4605	4725	4756	4825	4829	4891
4907	5003	5038	5051	5150	5389	5431	5451
5569	5628	5778	5843	5904	5965.		

Le sopracitate obbligazioni sono rimborsabili a partire dal 1° novembre 1888 con lire 500 cadauna oltre la cedola N. 2 di lire 12,50, ed a datare da tale giorno, cessa su di esse la decorrenza degli interessi.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

Municipio di Reggio di Calabria (3 novembre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un fabbricato per pubblico ammazzatoio. Importo L. 155,000, comprese L. 12212.12 d'impreviste. Lavori compiuti in mesi dieci. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 8500. Fatali a giorni 15.

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (5 novembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto sessennale per il mantenimento della strada provinciale Sessa-Mignano in ambo i rami che la compongono; il primo cioè che comincia dalla guida della strada di Roma, presso l'osteria Sant'Agata e termina alla guida della strada di Sora, in prossimità della stazione ferroviaria di Mignano, ed attraversa gli abitati di Roccamonfina e Conca, facendo parte dell'appalto il mantenimento dei basolati sui ponti detti di Sant'Agata e di Mignano e dei ponti stessi, e restandone invece esclusi i tratti basolati negli abitati di Roccamonfina e Mignano; il secondo ramo che comincia dalla guida del capostrada del primo ramo, presso Ponte, e che, passando per le Toraglie, termina all'altra guida del capostrada del detto primo ramo nel sito detto Patierno (metri 51400). Importo annuo L. 20000. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva. Fatali 26 novembre, ore 12 merid.

Direzione straordinaria del Genio Militare dei lavori della R. Marina (Spezia), (5 novembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione del fabbricato sede della Direzione delle Costruzioni Navali nel Regio Arsenale di Spezia, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 13,35 0|0 su L. 290,000 (V. N. 41 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Roma (9 novembre, ore 11 ant. unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di un laboratorio di compressione del fieno e di un casotto per ufficio e stadera a ponte e per la sistemazione di una parte del piazzale nel nuovo magazzino foraggi al Castro Pretorio in Roma. Importo lire 57,000. Cauzione L. 5700. Lavori compiuti in giorni 250.

Regia Prefettura della Provincia di Molise (10 novembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada obbligatoria del Comune di Casalciprano, dal suo abitato al Vallone dell'Annunziata, compreso il Ponte sullo stesso (metri 3639). Importo L. 63,637.24. Lavori compiuti entro anni sette. Cauzione provvisoria L. 3200. Cauzione definitiva L. 6400. Fatali a destinarsi.

Direzione del Genio Militare di Cuneo (12 novembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una caserma per uno squadrone di cavalleria in Cuneo. Importo lire 194,000. Cauzione lire 20,000. Lavori compiuti in 300 giorni.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (12, 13, 14, 16 novembre, ore 11 ant., 1ª asta. — Appalti generali sessennali di manutenzione delle seguenti strade provinciali:

1. Parabita-Gallipoli. Importo annuo lire 13,000. Cauzione provvisoria lire 1800;
2. Francavilla-Grottaglie-S. Giorgio. Importo annuo lire 15,500. Cauzione provvisoria lire 3000;
3. Mesagne-Francavilla. Importo annuo lire 18,000. Cauzione provvisoria lire 4000;
4. Copertino-Nardò-Gallipoli. Imperto annuo lire 14,500. Cauzione provvisoria lire 2000.

Cauzione definitiva un'annata. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo (13 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla definitiva sistemazione mediante rialzo ed ingrosso dell'arginatura destra di Adige compresa nel tronco I della sezione III con locali rafforzi e predisposizione della base per gli approvati ritiri del rilevato arginale, tratto che si estende dal suo estremo a monte fino a metri 60 inferiormente alla pietra di località Drizzagno Salvadego-Marezzana Salvadego, Comune di Pettorazza, distretto di Adria (metri 4,608). Importo lire 216,920. Cauzione provvisoria lire 10,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 120 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Messina (14 novembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della 2ª parte del 3° tronco della strada provinciale N. 53, da Capo d'Orlando per S. Domenica a Randazzo, compresa fra l'abitato di Castellumberto a quello di Ucria (metri 11,927.23. Importo ridotto lire 293,172.80 (V. N. 35 e 40 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Girgenti (14 novembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione del 2° tronco della strada provinciale N. 66, compreso fra il Burrone della Portella e l'abitato di Licata (metri 12,321.10). Importo ridotto lire 211,314.51 (V. N. 34 e 40 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Girgenti (14 novembre, ore 10 ant., definitivo. — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione del 3° tronco della strada provinciale N. 147, compreso fra S. Giovanni Gemini e S. Stefano Quisquina (metri 18,506). Importo ridotto lire 408,047.22 (V. N. 34 e 40 del *Monitore*).

Città di Bari delle Puglie (26 novembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dello eseguimento dei lavori e delle provviste occorrenti per il lastricamento delle vie del nuovo borgo di Bari, e lo incanalamento delle acque pluviali sotto le vie Manzoni e Quintino Sella, con le diramazioni di allacciamento sotto le vie Abate Giunna, Putignani, Marco Bressani e Caffarelli, pei soli tratti sui quali le acque meteoriche corrono verso le dette due vie e non al mare. Importo lire 2,980,000. Cauzione provvisoria lire 150,000. Fatali 11 dicembre, ore 12 merid.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e fornitura dei *tavolati meccanici* pei ponti FONDO e MACELLARE, per conto della Società italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Spezia). — L'appalto per la manutenzione dei fabbricati militari marittimi, nonchè delle strade, piazzali, canali, bacini, muri di sponda, scogliere, ed infine di tutte le opere, sia comuni che idrauliche, dipendenti dalla R. Marina e poste nel golfo di Spezia, per i mesi di ottobre e novembre (Esercizio 1888-89), venne aggiudicato al signor Notti Paolo per L. 39,480 (V. N. 39 del *Monitore*).

Prefettura di Pavia. — L'appalto dei lavori di costruzione di una banca a rinforzo dell'argine maestro di Po e Lambro pavese, tra i picchetti 60 e 68, è stato aggiudicato alla Ditta Luigi Rizzi per L. 32,921.65 (V. N. 38 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Salerno. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del rivo Santa Marina del molino Trienga alla sua confluenza nel rivo Palazzo (m. 6480), nonchè del canale Nunziante (m. 2572.70), venne aggiudicato al signor Scalfati Francesco col ribasso del 17.17 0|0 sull'importo già ridotto di L. 210,947.51 (V. N. 32, 35 e 40 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ascoli Piceno. — L'appalto per la costruzione del tronco di strada provinciale di serie N. 25, compreso fra il ponte sul Fosso dell'Inferno e la sponda del torrente Indaco (m. 9235.94), fu aggiudicato al signor Bronzini per L. 258,011.60 (V. N. 34 e 40 del *Monitore*).

Ferrovie del Mediterraneo. — L'appalto dei lavori per l'ampliamento della stazione di Casalpusterlengo, linea Milano-Piacenza, fu aggiudicato alla Ditta Fratelli Peregrini di Milano, che offrì il ribasso del 22.79 0|0 su L. 50,000.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1888-89. — *Dall'11 al 20 Ottobre 1888.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4024	4001	+ 23	561	547	+ 14
Media	4024	4001	+ 23	543	527	+ 15
Viaggiatori.	1.726.332 57	1.441.269 91	+ 285.062 66	93.694 87	40.603 33	+ 53.091 54
Bagagli e Cani	73.829 97	72.561 83	+ 1.268 14	1.514 42	1.127 45	+ 386 97
Merci a G.V. e P. V. accelerata	388.142 62	385.579 43	+ 2.563 19	8.042 55	7.147 63	+ 894 92
Merci a P. V.	1.666.944 97	1.658.378 10	+ 8.566 87	38.544 05	31.086 14	+ 7.457 91
TOTALE .	3.855.250 13	3.557.789 27	+ 297.460 86	141.795 89	79.964 55	+ 61.831 34

Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Ottobre 1888.*

Viaggiatori.	16.596.978 54	15.485.120 05	+1.111.858 49	502 928 10	517.888 38	— 14.960 28
Bagagli e Cani	712.630 35	674.808 31	+ 37.822 04	9.117 88	14.129 62	— 5.011 74
Merci a G. e P. V. accelerata .	3.722.384 31	3.353.388 85	+ 368.995 46	65.043 58	58.654 80	+ 6.388 78
Merci a P. V.	17.173.915 27	16.820.427 85	+ 353.487 42	382.275 43	343.649 77	+ 38.625 66
TOTALE .	38.205.908 47	36.333.745 06	+1.872.163 41	959.364 99	934.322 57	+ 25.042 42

Prodotto per chilometro.

della decade	958 06	889 23	+ 68 83	252 76	146 19	+ 106 57
riassuntivo	9.494 51	9.081 17	+ 413 34	1.770 05	1.772 91	— 2 86

(1) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 28ª Decade — dal 1° al 10 Ottobre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	1.332.607 75	57.698 96	601.830 45	1.412.431 39	48.108 64	3.452.677 19	3.984 00	866 64
1887	1.230.396 98	54.570 81	447.137 33	1.357.712 65	37.254 76	3.127.072 53	3.980 00	785 70
Differenze nel 1888	+ 102.210 77	+ 3.128 15	+ 154.693 12	+ 54.718 74	+ 10.853 88	+ 325.604 66	+ 4 00	+ 80 94
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1888	29.846.159 48	1.342.500 23	9.534.493 56	34.971.535 35	1.076.210 23	76.770.898 85	3.982 61	19.276 53
1887	26.941.839 87	1.351.184 06	8.489.949 00	33.952.680 45	1.092.683 29	73 828.336 67	3.980 00	18.549 83
Differenze nel 1888	+ 904.319 61	— 8.683 83	+ 1.044.544 56	+ 1.018.854 90	— 16.473 06	+ 2.942.562 18	+ 2 61	+ 726 70

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	142.942 70	1.894 85	38.537 65	75.696 80	1.595 30	260.667 30	988 83	263 61
1887	67.925 04	1.550 00	8.073 86	36.985 23	1.138 15	115.672 28	804 00	143 87
Differenze nel 1888	+ 75.017 66	+ 344 85	+ 30.463 79	+ 38.711 57	+ 457 15	+ 144.995 02	+ 184 83	+ 119 74
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1888	1.584.901 85	34.632 72	222.577 78	1.230.624 69	46.701 15	3.119.438 19	850 49	3.667 81
1887	1.348.811 64	33.505 05	138.535 52	917.211 38	46.100 33	2.484.163 92	740 63	3.354 12
Differenze nel 1888	+ 236.090 21	+ 1.127 67	+ 84.042 26	+ 313.413 31	+ 600 82	+ 635.274 27	+ 109 86	+ 313 69

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

10ª Decade — Dal 1° al 10 Ottobre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	117.504 05	2.995 74	10.283 13	125.207 34	2.708 82	258.690 08	609 00	424 79
1887	78.937 68	1.205 62	8.591 20	99.414 98	2.103 10	190.252 58	606 00	313 95
Differenza nel 1888	+ 38.566 37	+ 1.790 12	+ 1.691 93	+ 25.792 36	+ 605 72	+ 68.446 50	+ 3 00	+ 110 84
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE					
1888	1.030.290 78	19 929 77	140.625 79	1.042.685 03	18.511 35	2.252.042 72	609 00	3.697 94
1887	676.187 34	12.395 65	109.593 93	918.364 01	20.007 28	1 736.548 21	606 00	2.865 59
Differenza nel 1888	+ 354.103 44	+ 7.534 12	+ 31.031 86	+ 124.321 02	— 1.495 93	+ 515.494 51	+ 3 00	+ 832 35

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	5.205 13	61 81	335 61	1.304 85	36 67	6.944 07	64	108 50
1887	4.428 60	29 44	214 80	924 58	31 95	5.629 37	64	87 96
Differenza nel 1888	+ 776 53	+ 32 37	+ 120 81	+ 380 27	+ 4 72	+ 1.314 70	»	+ 20 54
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE.					
1888	45.042 38	548 52	3.396 25	11.658 65	306 66	60.952 46	64	952 38
1887	31.053 02	423 04	3.129 65	8.444 72	422 36	43.472 79	64	679 26
Differenza nel 1888	+ 13.989 36	+ 125 48	+ 266 60	+ 3.213 93	— 115 70	+ 17.479 67	»	+ 273 12

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Maro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 235
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sui *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 35
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara . 343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti . 12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . . 1[illegible]
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
93 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 130
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . . 81
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 41
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno . . . 60
2 ponti sul *Corderole* . . . —
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto. Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia . » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d'Agro, San Pietro, Fondachello* ecc., prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia. 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa , 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave. Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc. Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Fonte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Res·igna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Avaslerio 47
Id. sul *Tevere*, impresa M··ni·· . . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Coroegli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo-Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 200
Id. pressò Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m.l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omegeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1888 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXI. Sabato, 3 Novembre 1888. NUM. 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei Lavori e degli Studi

Sull'avanzamento dei lavori e degli studi per le nuove costruzioni affidate alla Società delle S. F. del Mediterraneo durante lo scorso mese di settembre u. s., siamo in grado di fornire le seguenti informazioni:

Stazione di Roma Trastevere. — Vennero ultimati i piani caricatori, il rifornitore, nonchè la parte superiore dei magazzini merci a grande e piccola velocità. Procedono i lavori d'inghiaiamento ed armamento e quelli relativi alla sopraelevazione del fabbricato viaggiatori.

Linea Eboli-Reggio (litoranea). — Proseguono regolarmente le liquidazioni pei tronchi da Ogliastro a Vallo. Nel tronco in costruzione Vallo-Pisciotta, e precisamente nella tratta Vallo-Ascea, salvo poche opere di finimento, i lavori sono ultimati. Nella tratta Ascea-Pisciotta si ritiene che saranno ultimati nel prossimo mese tutti i manufatti, fabbricati e i movimenti di terra, ad eccezione delle opere di consolidamento della trincea di Pinto, delle travate metalliche e dell'armamento. Il ferro delle travate trovasi quasi tutto scaricato sulla spiaggia presso ai rispettivi valloni. Le gallerie sono ultimate, ad eccezione di quattro imbocchi, dei quali uno è in corso di lavoro.

Linea Eboli-Reggio (interna). — Sono terminati i lavori del tronco Teggiano-Casalbuono. La posa del binario principale è finita; manca la livellazione e rettifica definitiva e parte del secondo strato di massicciata. (Vedi *Notizie Italiane*).

Linea Salerno-San Severino. — Sono in revisione i progetti d'appalto dei tronchi Salerno-Fratte e Capezzano-San Severino. Procedono regolarmente i lavori di movimenti di terra, manufatti e fabbricati nel tronco in costruzione Fratte-Capezzano. Lo stato della galleria elicoidale è il seguente:

Escavo.

Piccola sezione	M.	376.93
Calotta.	»	312.89
Strozzo	»	250.13
Grande sezione	»	205.17

Murature.

Calotta	M.	297 —
Piedritti	»	211 —
Arco rovescio	»	72.30

Linea Catanzaro-Stretto Veraldi. — Sono terminate le murature di fondazione delle due spalle del ponte sul Fallaco I. In quello sul Fallaco II sono pure terminate le murature della spalla sinistra e colato il calcestruzzo nelle fondazioni dei quarti di cono. L'avanzamento della galleria di Marcellinara è il seguente:

Escavo.

Piccola sezione	M.	265 —
Calotta	»	244 —
Strozzo.	»	173 —

Murature.

Calotta	M.	222 —
Piedritti	»	137 —
Arco rovescio.	»	66 —

Linea Parma-Spezia. — Sul tronco Fornovo-Solignano sono ultimati i lavori, esclusa la montatura delle travate; sul tronco Solignano-Ghiare sono pure ultimate le travate metalliche. Proseguono regolarmente i lavori esterni sul tronco Borgotaro-Guinadi. Lo stato della galleria del Borgallo è il seguente:

	SCAVO			MURATURE		
	Piccola sezione	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Imbocco Parma . .	416 —	363.50	262	327.00	218	133
Pozzo. Parma . .	35.70	34.65	—	16.65	—	—
Pozzo. Spezia . .	40.70	37.80	—	16.80	—	—
Imbocco Spezia . .	2705.30	2568 —	2541	2559 —	2523	501
Totali . . .	3197.70	3003.95	2803	2919.45	2741	634

Si proseguì pure nella demolizione e ricostruzione del rivestimento della parte da allargarsi all'imbocco Spezia, del quale rimane da eseguirsi metri 22 di piedritto e 425 di arco rovescio.

L'avanzamento delle altre gallerie è il seguente:

GALLERIE	Scavo			Murature		
	Piccola sezione	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Del Castello . .	319 —	319 —	319	319 —	167 —	15
Di Grondola . .	96.50	84 —	—	78 —	—	—
Della Casella . .	419 —	374.50	276	320.50	220.25	—
Della Lanza . .	200 —	186 —	148	168 —	137 —	—
Del Balzo . . .	7 —	—	—	—	—	—

Nei tronchi da Pontremoli a Fornola i lavori sono ultimati, ad eccezione dei fabbricati e dell'armamento, che si ritiene possano essere finiti entro il mese di novembre corrente.

Linea Cuneo-Ventimiglia. — È ultimata la galleria di Ponte Nuovo. Lo stato dei lavori nelle altre gallerie in corso, comprese nel tronco da Robilante alla galleria elicoidale, è il seguente:

GALLERIE	Scavo				Murature	
	Avanzamento	Strozzetto	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti
Brunet	114	114	114	114	33	43
Elicoidale	1088	1062	1053	924	1038	884

Nel tronco dalla galleria elicoidale a Limone continuano gli scavi della trincea allo sbocco della galleria di Santa Lucia e quelli per la formazione del rilevato della stazione di Limone. Sono ultimate le gallerie di Rivoira, Santa Lucia e Marino, e lo stato d'avanzamento delle altre è il seguente:

GALLERIE	Scavo				Rivestimento	
	Avanzamento	Calotta	Strozzo	Grande sezione	Calotta	Piedritti
Noceto	91 —	54 —	49 —	49 —	—	27
Mezzavia . . .	435 —	435 —	416 —	296 —	373	272
Boglia	528 —	375 —	275 —	218 —	369	216
Cresta Morino . .	98.50	57.50	47.50	47.50	—	—
Rocciaia. . . .	103 —	—	—	—	—	—

Venne terminata la consegna del progetto e del tracciato dei tronchi da Limone a Ventimiglia alla Direzione tecnica governativa.

Ufficio studi della linea Aulla-Lucca. — Venne completata la presentazione dei progetti esecutivi di questa linea.

Progetto delle nuove linee (Convenzione 20 giugno 1888). — Continuano i lavori di campagna per la compilazione dei progetti esecutivi da presentarsi poi all' approvazione del Governo.

FERROVIA DEL MONTE GENEROSO

Fin dal 1886 il signor Blankart, agendo in nome del Comitato promotore d'una ferrovia al Monte Generoso, rivolgeva domanda all'Assemblea Federale della Confederazione Svizzera per ottenere la concessione di formare una Società per azioni onde costruire ed esercitare una strada ferrata a scartamento ridotto ed a ruote dentate da Capolago alla vetta del Monte Generoso, e gli Alti Consigli della Confederazione con deliberazione del 30 giugno e 2 luglio 1886 accordavano la concessione richiesta, fissando il termine di 18 mesi per la presentazione dei piani, delle giustificazioni finanziarie e degli statuti della Società a costituirsi. Questo termine venne poi dal Consiglio Federale con decreto 21 dicembre 1887 prorogato al 2 dicembre c. a.

Nel frattempo si fecero dei rilievi e degli studi sul terreno, il risultato dei quali si fu di ottenere un tracciato più corto di quello esposto nella domanda di concessione non solo, ma ben anco una rilevante riduzione nella spesa presunta per la formazione del corpo stradale.

La ferrovia pertanto avrebbe principio ad Ovest della strada cantonale e dirimpetto alla stazione di Capolago (ferrovia del Gottardo), la quale trovasi a m. 277 sul livello del mare. Un binario lungo 350 metri circa, da costruirsi parallelamente alla strada suddetta attraverso a quella conducente a Riva S. Vitale, collegherebbe il principio della ferrovia col ponte di sbarco dei battelli a vapore. Dalla stazione il tracciato voltandosi verso la montagna, attraverserebbe su due punti la cantonale e la ferrovia, e con salita del 20 e poscia del 22 per cento percorrerebbe la falda scoscesa verso S. Nicolao. Mediante poi una galleria lunga 146 metri si aprirebbe un varco nell'ultima parete superiore di roccia e con una curva di 80 metri di raggio girerebbe completamente da Nord-Sud a Sud-Nord. Qui il tracciato, dopo aver percorso 2416 metri e raggiunta l'altezza di metri 708 sul livello del mare, arriverebbe alla stazione di S. Nicolao; continuerebbe poscia a salire lungo la Val Cereda fino a passare con una galleria di 50 metri l'ultimo giogo che divide questa valle da quella denominata « Valle d'Alpi » e che è la principale del Monte Generoso. Da qui il tracciato percorrendo la « Valle della Ghiascia » fiancheggerebbe la strada esistente, che si diparte da Mendrisio, lungo la sponda destra della valle, fino a raggiungere la stazione « Albergo » la quale dista 5777 metri da Capolago e trovasi a metri 1223 sul livello del mare, tutt'affatto vicina alla « Bella Vista » da dove si gode uno stupendo panorama nella direzione di Lugano. Il tracciato continuerebbe per 400 metri a percorrere il pendio, dal quale si ha una vista estesa, poscia con una galleria lunga 84 metri raggiungerebbe il pendio situato verso Sud-Est della montagna e sempre mantenendosi lungo il medesimo passerebbe ancora con due piccole gallerie le ultime prominenze avendo altimetricamente seguito presso a poco i punti più bassi della cresta della montagna.

L'ultima stazione, secondo il progetto, disterebbe chilometri 8.51 da Capolago e sarebbe a metri 1639 sul livello del mare. Quindi l'altezza complessiva superata dalla ferrovia sarebbe di metri 1362, tanto che, per raggiungere la punta culminante del monte, bisognerebbe percorrere a piedi 180 metri di strada e con questa salire gli ultimi 56 metri.

Il costo di costruzione della nuova linea sarebbe di lire 1,385,000, compresa la fornitura del materiale mobile; a questa somma bisognerebbe però aggiungere la spesa per le espropriazioni, il disimborso degli interessi durante la costruzione ed il fondo per l'esercizio.

L'ing. Abt, serio ed esperto costruttore di ferrovie di montagna, che offerse di costrurre quella ferrovia pel prezzo suindicato, si impegnerebbe anche a dare la linea ultimata fino all'Albergo Bella Vista (a 1223 metri sul livello del mare) per la fine del luglio 1889 e per la parte restante al luglio 1890.

La ferrovia del Generoso verrebbe esercitata con locomotive ad ingranaggio « sistema Abt » analoghe a quelle adottate sulla ferrovia del Righi.

Basandosi sul numero delle persone che attualmente visitano il Monte Generoso e sul numero di quelle che le ferrovie del Righi trasportano annualmente, il Comitato Promotore crede di poter fare assegnamento su un'affluenza di viaggiatori tale da compensare a sufficienza il capitale impiegato.

Sappiamo che il detto Comitato Promotore si è ora rivolto alle tre Amministrazioni ferroviarie interessate (Gottardo, Mediterranea, Adriatica) chiedendo il loro concorso nell'impresa: il resto del capitale azioni verrebbe collocato direttamente, e si emetterebbero anche obbligazioni.

LO « STATU QUO » DELLA QUESTIONE FERROVIARIA

davanti al Consiglio Comunale di Torino

Aprendosi il 29 scorso ottobre le tornate autunnali della Sessione ordinaria del Consiglio Comunale di Torino, il sindaco comm. avv. Voli ha dato lettura della consueta relazione annuale sull'andamento della amministrazione municipale.

Noi ne stralciamo la parte che riguarda gli studi e progetti ferroviarî sui quali — giusta le deliberazioni prese nella Sessione autunnale dello scorso anno e nella seduta 11 luglio del corrente anno — si è specialmente rivolta l'attenzione e fissata l'opera della nostra Amministrazione municipale. Ricordiamo all'uopo le pubblicazioni da noi fatte su così importante argomento e specialmente: — « Torino ed i valichi alpini » nel n. 42 (15 ottobre 1887); « La questione ferroviaria davanti al Consiglio Comunale di Torino » nello stesso numero; « La questione ferroviaria davanti al Consiglio Comunale di Torino » nel n. 43 (22 ottobre 1887); « Le stazioni ferroviarie di Torino » nel n. 28 (14 luglio 1888).

Ciò premesso, ecco il brano della accennata relazione del Sindaco per l'anno 1888:

« In rapporto alle ultime deliberazioni del Consiglio comunale circa il *riordinamento delle stazioni ferroviarie*, la Giunta non tralasciò di fare le debite istanze per la pronta esecuzione delle opere più urgenti e per i provvedimenti relativi all'attuazione di tutte le altre. Si ebbero dal Governo favorevoli assicurazioni; si ripeteranno però le sollecitazioni.

« I Comitati, dei quali promuoveste la costituzione per le ferrovie Santhià-Borgomanero-Gravellona-Intra e Torino-Chieri-Piovà-Casale, attesero con diligente cura al mandato. Il Comitato della *Santhià-Borgomanero-Intra*, dopo aver preso in attento esame i tracciati studiati dall'egregio ingegnere Giambastiani, ed iniziato le occorrenti pratiche preliminari presso il Ministero dei lavori pubblici e la Società Mediterranea, deliberò di chiedere agli Enti interessati un concorso a fondo perduto di circa due milioni, dei quali toccherebbe la quota maggiore in lire seicento quarantamila alla Città di Torino. La Giunta che allo stato attuale di cose già si espresse in massima favorevolmente alla domanda, confida che sarete per accoglierla, in vista della grande importanza e della rilevante spesa dei nuovi tronchi.

« In seguito alla deliberazione del Consiglio, che nella scorsa primavera autorizzava l'anticipazione della spesa, il Comitato della *Torino-Chieri-Casale* incaricava dei relativi studi il valente ingegnere Vincenzo Soldati; e questi, postosi alacremente all'opera, presentava or sono pochi giorni il completo progetto della linea. Potrete quindi, in epoca non lontana, essere chiamati a pronunciarvi anche sul concorso a questa del pari importantissima nuova comunicazione ferroviaria.

« Speriamo che l'anno 1889 veda finalmente assicurata l'attuazione di antichi e più che legittimi desiderii della città nostra; speriamo egualmente che, essendosi ormai dalla legge 19 aprile p. p. stanziati i fondi per la prosecuzione della intiera linea *Cuneo-Ventimiglia*, si continuino sollecitamente i lavori di questa ferrovia, la cui costruzione, oltre all'essere atto di doverosa giustizia verso il Piemonte, è vivamente reclamata da gravi e generali interessi di ordine economico e militare ».

FERROVIE SPAGNUOLE

RIASSUNTO CRONISTATISTICO 1845-1885

Delle ferrovie Spagnuole abbiamo sempre pubblicate soltanto notizie parziali e mai una completa statistica riassuntiva e comparativa annuale — come usiamo fare da lungo tempo per le ferrovie dei principali Stati — perchè mai fu pubblicata in Ispagna una relazione ufficiale sui risultati dell'esercizio delle ferrovie.

Una fu data alle stampe nel corrente anno; ma questa, preceduta da un opportuno elenco delle relazioni parziali pubblicate dal 1856, si arresta al 1885. Essa è tuttavia un pregevolissimo lavoro del Ministro dei Lavori Pubblici, e tanto più importante appunto perchè riassume e completa notizie e statistiche di lungo periodo di tempo.

All'elenco, di cui abbiamo fatto cenno testè, sussegue il sommario di tutte le disposizioni che, per mezzo di leggi, decreti reali o ministeriali, regolano in Ispagna le ferrovie e le tramvie.

Completano dipoi la relazione ministeriale 21 stati o prospetti, dai quali noi riporteremo quei dati e riassumeremo quelle notizie, che ci parranno più opportune a dare una complessiva nozione dell'azienda ferroviaria in Ispagna, seguendola nel suo progressivo sviluppo sino al 1885, e specialmente nel quadriennio 1881-85.

I. *Concessione di ferrovie e tramvie.* — La prima concessione di ferrovia fu accordata il 6 aprile 1845; nei 41 anni trascorsi sino al 31 dicembre 1885 furono concessi chilometri 17,753.903 di ferrovia, con una media annuale di chilometri 335.461. L'anno 1845, naturalmente, è quello che conta il minor numero di chilometri, ossia soli 48.340 sulla linea da Madrid ad Almansa (Madrid-Aranjuez); il 1882, invece, è quello che ne conta un maggior numero, ossia 2,064.548.

La prima concessione di tramvie fu fatta il 18 ottobre 1882; nei 13 anni trascorsi sino al 31 dicembre 1885 furono concessi chilometri 369.790, con una media annuale di chilometri 28.335. L'anno 1881 ne conta il maggior numero, ossia 79.747; il 1873, invece, il minor numero, ossia chil. 4.604.

II. *Apertura di ferrovie.* — Dal 1848 al 1885, inclusivamente, furono aperte all'esercizio chilometri 8,933.847 di ferrovie, con una media di 235.101 per ciascun anno.

III. *Spese di costruzione e sussidi.* — Le differenti società concessionarie hanno spese L. 2,458,085,670.94. I sussidi, concorsi o sovvenzioni che tali società si ebbero in ogni modo sommano a L. 1,283,303,723.

IV. *Confronto statistico dei risultati dell'esercizio nel 1884 e nel 1885.* — È questo uno dei quadri più completi che possiamo fornire ed il meglio rispondente a quelli che siamo usi a pubblicare per le ferrovie dei principali Stati.

	1884	1885
Media dei chilom. in esercizio	8,253	8,832
Numero dei viaggiatori . .	18,485,370	17,830,383
Prodotto viagg. e merci G. V.	63,540,422	56,655,890
Num. tonnellate-chilom. P. V.	9,498,934,678	9,221,216,241
Prodotto della P. V.	111,175,217	105,177,706
Totale generale dei prodotti	174,715,639	161,773,596

A proposito della inferiorità dei risultati del 1885, bisogna ricordare che in tale anno la Spagna fu travagliata dal cholera.

V. *Accidenti ferroviari nel 1885.* — Annoverasi un solo morto ogni 3,095,747 viaggiatori, ed un ferito ogni 266,875 viaggiatori.

VI. *Movimento finanziario nel quadriennio 1881-85.* —

Anni		Spese	Prodotti	Benefizi
1881	L.	67,525,827.96	159,222,031.78	91,696,203.82
1882	»	77,600,873.56	165,054,813.69	87,453,940.13
1883	»	73,822,305.63	173,263,586.47	99,435,220.84
1884	»	74,866,090.89	174,715,638.93	99,849,548.04
1885	»	74,679,819.92	161,772,595.88	87,093,775.96

VII. *Costo medio chilometrico delle linee in esercizio.* — Aggiungiamo infine il prospetto di tale costo chilometrico, non comprese le sovvenzioni fornite dal governo:

Linea		Costo
Madrid-Irun; Venta de Banos-Alar del Rey; Quintanilla de las Torres-Orbo	L.	379,424
Saragozza-Alsasua-Barcellona; Tardienta-Huesca	»	382,985
Alar-Santander	»	532,738
Lérida-Reus-Tarragona	»	283,270
Medina del Campo-Zamora; Orense-Vigo; Guillarey-Mino; Redondela-Pontevedra; Monforte-Orense	»	282,597
Tarragona-Barcellona — confine di Francia	»	421,231
San Juan de las Abadesas	»	313,679
Triano-Bilbao	»	687,463
Sarria-Barcellona	»	652,174
Valls-Villanueva-Barcellona	»	491,298
Madrid-Saragozza-Barcellona (tronco Reus-Roda)	»	444,526
Orconera-Luchana	»	731,164
Miniere di Riotinto-Huelva	»	256,024
Madrid-Saragozza-Alicante	»	235,942
Villalba-Canteras del Berrocal	»	44,626
Segovia-Medina del Campo	»	105,414
Andalusia	»	117,329
Almansa-Valenza-Tarragona	»	76,554
Carcagenta-Gandia	»	60,666
Madrid-Caceres — confine del Portogallo	»	153,096
Mallorca	»	92,204
Medina del Campo-Salamanca	»	72,477
Santiago al porto di Carril	»	146,405
Langreo (Asturie)	»	198,659
Bilbao-Durango	»	137,004
Saragozza-Escatron	»	166,881
Murcia-Aguilas per Lorca; Alicante-Alcoy; Villabona-Avilés; San Juan de Nieva (la parte in esercizio)	»	92,420
Silla Cullera	»	36,500
Mollet-Caldas de Montbuy	»	104,166
Cuenca-Valenza-Teruel	»	124,122
Siviglia-Alcala-Carmona	»	71,000

I mezzi di trasporto a Parigi nel 1887

Dall'ultimo fascicolo del ***Bulletin du Ministère des Travaux Publics*** riassumiamo i seguenti principali dati statistici sui mezzi di trasporto a Parigi e sul relativo movimento.

La lunghezza delle strade percorse da mezzi di trasporto — omnibus, tramways, ferrovie — misura uno sviluppo di metri 534,270, dei quali 440,206 *intra-muros*, e 94,064 *extra-muros*, così ripartiti:

	Lunghezza		
	Intra-muros metri	*Extra-muros* metri	Totale metri
Omnibus	222,848	1,673	224,521
Tramways della Società generale degli Omnibus	72,713	13,813	86,526
Strade Ferrate (Saint-Cloud, Sèvres, Vincennes)	21,006	8,732	29,738
Ferrovie parigine:			
Rete Nord	31,907	32,338	64,245
Rete Sud	45,332	25,723	71,055
Ferrovia della « Ceinture »:			
Riva destra	17,000	—	17,000
Riva sinistra	13,000	—	13,000
Saint-Lazare-Auteuil	9,000	—	9,000
Tramway Louvre-Versailles	7,400	11,785	19,185
Totali	440,206	94,064	534,270

Il servizio fluviale della Senna, fatto dalle *Compagnies des bâteaux*, è di 10 chilometri; ma aggiungendovi i percorsi che estendonsi per chilometri 3.3 a monte e 9.5 a valle, si ha un percorso totale di chilometri 22.8 tra Charenton e Suresnes.

Il numero totale dei viaggiatori trasportati durante l'anno 1887 — tanto all'interno di Parigi quanto nei suoi sobborghi — ammontò a 301,559,893, con una media generale di 826,190 viaggiatori per giorno.

Il numero totale così si suddivide tra le diverse Società di trasporto, intorno alle quali abbiamo dato precedentemente il prospetto della lunghezza del percorso:

	Numero assoluto		Per
	per anno	per giorno	cento
Omnibus	188,960,731	517,699	62.8
Tramways:			
Rete Nord	24,409,826	66,876	8.1
Rete Sud	24,258,408	66,461	8.0
Ferrovia della « Ceinture »:			
Riva destra	9,357,819	25,638	3.1
Riva sinistra	7,970,344	21,837	2.6
Saint-Lazare-Auteuil	13,104,764	35,903	4.3
Linea da Grenelle al Champ-de-Mars	776	2	—
Battelli « omnibus »:			
Da Auteuil al ponte d'Austerlitz	6,858,931	18,792	2.3
Dal Ponte Reale a Suresnes	1,688,923	4,627	0.5
Battelli « express »:			
Charenton-Auteuil	7,811,301	21,401	2.6
Compagnia generale delle « petites voitures »	17,138,070	46,954	5.7
Totali	301,559,893	826,190	100.0

I prodotti, corrispondenti al numero dei viaggiatori trasportati nel 1887, ammontano a L. 67,254,409.83, così ripartite:

Compagnia generale degli Omnibus:			
Omnibus a 26 e 28 posti	L.	8,124,988.35	
Omnibus a 40 posti	»	12,091,427.80	
Tramways	»	12,446,038.15	
Strade ferrate	»	1,646,542.75	
Sobborghi	»	92,632.55	
			34,401,629.60
Tramways:			
Rete Nord	L.	3,404,785.00	
Rete Sud	»	3.582,629.00	
			6,987,414.00
Ferrovia della « Ceinture »:			
Riva destra	L.	1,669,496.59	
Riva sinistra	»	917,114.59	
Da St-Lazare ad Auteuil	»	2,022,579.57	
			4,609,190.75
Compagnia dei battelli « omnibus » ed « express »			2,450,000.00
Compagnia generale delle vetture a Parigi			18,806,175.48
		Totale L.	67,254,409.83

Questo incasso annuale corrisponde ad una media generale di L. 184,259 per giorno.

Il movimento dei viaggiatori nelle grandi stazioni delle strade ferrate fu di 65,420,031, ossia 33,564,695 in partenza e 31,855,336 in arrivo.

Il movimento delle merci è riassunto nel seguente prospetto:

Ferrovie		Tonnellate	
Spedizioni	G. V.	195,897	2,393,987
	P. V.	2,198,090	
Arrivi. .	G. V.	279,081	5,574,354
	P. V.	5,295,273	
Senna e Canali:			
Secondo corrente .		3,069,518	6,827,748
Contro corrente . .		3,758,230	
Movimento generale nei due sensi			14,796,089

La ferrovia della « Ceinture » inoltre ha trasportato:

Sulla riva destra	Tonn.	1,455,154	1,510,507
Sulla riva sinistra	»	55,353	

non compresi 1,351,074 capi di bestiame; ma tutte queste merci sono considerate di transito.

Il numero dei battelli, infine, in servizio delle merci, che hanno percorso la Senna ed i Canali durante l'anno 1887, fu di 57,854; dei quali 14,715 arrivati o partiti a vuoto e 43,139 con carico di 6,827,748 tonnellate di merci, che abbiamo precedentemente accennato.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Spezia-Pontremoli.

Ci consta che il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha dato incarico al R. Ispettore-capo del Circolo ferroviario di Firenze, signor cav. N. Niccolari di procedere alla visita di ricognizione per la apertura all'esercizio dei tronchi da Pontremoli a Spezia della ferrovia Parma-Spezia.

Il prefato Ispettore-capo ha già presi gli opportuni accordi coi diversi Servizi della Società delle ferrovie del Mediterraneo per la visita della quale trattasi, che avrà luogo il 5 corrente mese. Apposito treno speciale in partenza alle 8.10 antimeridiane, da Spezia porterà a Pontremoli il Delegato governativo e quelli sociali.

><

Il disastro di Grassano.

Il R. Ispettorato Generale ha incaricato apposita Commissione di recarsi a visitare la frana manifestatasi tra le stazioni di Grassano e Grottole, sulla linea Napoli-Metaponto, che fu causa del disastro del 20 scorso ottobre, affine di studiare i provvedimenti da adottarsi per la sua sistemazione e proporre inoltre i lavori che fossero necessari in altri punti della linea.

La Commissione sarà presieduta dal comm. ingegnere Giordano, Ispettore Capo delle Miniere, o in sua rappresentanza dall'ing. cav. Baldacci; ne faranno pure parte il cav. ing. Zocchi, Ispettore Capo del Circolo di Napoli, e i rappresentanti della Società Mediterranea.

><

Unione ferroviaria italo-germanica.

Nei giorni 29 e 30 ottobre si è riunita in Torino all'Albergo d'Europa la Conferenza annuale dell'Unione ferroviaria italo-germanica, alla quale presero parte i rappresentanti delle grandi Reti italiane ed una trentina circa di delegati delle ferrovie estere.

Coll'attuazione delle nuove tariffe dell'Unione, avvenuta il 1° agosto corrente anno, essendosi provveduto in gran parte alle esigenze del commercio, si può dire che la Conferenza ebbe questa volta a trattare quasi esclusivamente questioni riguardanti i rapporti fra le ferrovie collegate.

><

Ferrovia Lecco-Como.

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di orario dei treni da attivarsi sulla linea da Lecco a Como, della quale è imminente l'apertura dell'esercizio.

L'orario proposto considera la istituzione di tre treni di andata e di altrettanti di ritorno.

><

Ferrovia Genova-Ovada-Asti.

Ci consta che il Municipio di Mongardino ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici una memoria relativa alla ubicazione della stazione ferroviaria nel territorio di quel Comune sulla linea Genova-Ovada-Asti. La memoria medesima ha lo scopo di patrocinare l'esecuzione della stazione secondo il progetto studiato dall'ing. comm. Giambastiani, giusta il quale essa veniva stabilita nella regione Valle o Fornace, assai più prossima all'abitato di quello che è proposto nel progetto di variante studiato dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo.

><

Ferrovia Chiavenna-Confine Svizzero.

Sappiamo che la Ditta Zschokke e Compagnia di Aarau ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici la concessione della costruzione e dell'esercizio di un tronco di ferrovia da Chiavenna a Castasegna (confine italo-svizzero) da eseguirsi a scartamento ordinario.

La linea per la quale si domanda la concessione sarebbe in prosecuzione di altra linea sul territorio svizzero, della quale la Ditta predetta avrebbe già da tempo ottenuta la concessione dall'Assemblea federale.

><

Servizio merci nella stazione di Firenze.

C'informano da Firenze che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha completato e sottoposto all'approvazione governativa un nuovo progetto in sostituzione di quello da essa già presentato per concentrare nello scalo merci di via Alamanni in Firenze il servizio delle merci a grande velocità di tutte le linee affluenti in quella stazione.

Col nuovo progetto vennero introdotte alcune varianti a quello primitivo, le quali portano di conseguenza un aumento di L. 12,263.50 nella spesa preventivata per la esecuzione dei relativi lavori, che ammonta per tal modo a L. 59,815.50.

><

Stazione di Attigliano.

La Società predetta ha inoltre rassegnato per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta per il definitivo ampliamento della stazione di Attigliano, lungo la linea Roma-Firenze, in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova ferrovia Viterbo-Attigliano.

La spesa complessivamente preventivata per l'esecuzione dei lavori occorrenti ammonta a L. 541,523.71, le quali dovrebbero essere ripartite per L. 422,400 a carico dei fondi per le nuove costruzioni ferroviarie e per L. 129,123.71 a carico dei fondi dell'allegato *B*.

I lavori verranno eseguiti, parte a licitazione pri-

vata e parte in economia. Col primo sistema si appalteranno i movimenti di terra e le opere murarie; si provvederà invece ad economia ai lavori di armamento, alla posizione in opera dei meccanismi, ecc.

La Società ha chiesto al Ministero che l'approvazione del progetto possa valere come dichiarazione di pubblica utilità per la espropriazione che occorrerà di fare.

><

Stazione di P. R. in Milano.

Sappiamo che la presidenza della Camera di commercio ed arti di Milano, in omaggio ad una deliberazione recente della Camera stessa, ha fatto voti al Governo del Re perchè siano sollecitati i lavori di costruzione della stazione di Porta Romana e della posa dell'armamento sulla linea di circonvallazione.

Coll'occasione venne anche fatta istanza allo scopo di ottenere che le vie, le quali conducono dall'interno della città all'argine della nuova ferrovia al sud di Milano, abbiano il passaggio sotto l'argine medesimo.

><

Progetti e preventivi della Mediterranea.

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per approvazione al R. Ispettorato generale delle strade ferrate il progetto per il completo ampliamento della stazione di Pra, lungo la linea da Genova a Ventimiglia. I lavori da eseguirsi che consistono nell'ampliamento del piazzale e nell'aggiunta di binari, sono preventivati dell'importo di L. 68,000.00.

><

La Società predetta ha poi sottoposto all'approvazione governativa il nuovo preventivo di L. 40,050 occorrenti per l'armamento della linea di Vigevano fra le stazioni di Porta Ticinese e di Porta Sempione rialzata ed allargata per due binari, e per la sistemazione dei binari d'ingresso nella stazione di Porta Ticinese; il preventivo della spesa di L. 38,678.10 occorrenti per l'applicazione degli apparecchi pel riscaldamento a vapore a N. 21 locomotive, N. 5 bagagliai e N. 30 carrozze da destinarsi alla composizione dei treni celerissimi da Torino e da Milano alla capitale.

><

Progetti e preventivi dell'Adriatica.

Fra le altre proposte presentate da questa Società all'approvazione governativa, meritano speciale menzione le seguenti:

1. Il progetto per l'ampliamento definitivo del servizio merci nella stazione di Rimini e per l'impianto di una rimessa provvisoria per N. 8 locomotive, coi relativi binari di servizio; lavori questi da eseguirsi in dipendenza dell'innesto nella stazione medesima della nuova linea Ferrara-Ravenna-Rimini. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 173,800.00, delle quali L. 83,800.00 per opere definitive e L. 90,000.00 per lavori provvisori;

2. Una proposta per l'acquisto di N. 27 macchine-utensili da impiantare nelle officine di Verona. Questa proposta sostituisce ed annulla l'altra già presentata allo stesso scopo. La spesa preventivata per la fornitura delle macchine sovraindicate ammonta a L. 145,125.00;

3. Una proposta con annesso preventivo della spesa totale di L. 30,000.00 per provvedere all'impianto di apparecchi centrali per la manovra dei segnali e dei deviatoi nella stazione di San Bonifacio e per la protezione dell'attraversamento della tramvia Verona-San Bonifacio-Lonigo;

4. La proposta per il ricarico della massicciata in varî tratti del tronco da S. Donà a Portogruaro, nella ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 26,100.00;

5. Progetto per la sistemazione dell'armamento e dei tavolati laterali, nonchè per la costruzione di parapetti metallici sui muri di risvolto del ponte sul Canal Grande presso la stazione marittima di Venezia. Spesa necessaria L. 26,980.00.

><

Ferrovia Udine-Portogruaro.

Sulla situazione dei lavori di costruzione della parte della linea Udine-Palmanova-Portogruaro, non ancora aperta all'esercizio, e cioè da San Giorgio di Nogaro a Portogruaro, ci giungono da Udine le seguenti informazioni.

Sono compiuti i movimenti di terra, sia di scavo che di rialzo, fatta eccezione per alcuni brevi tratti in vicinanza di Portogruaro. Le opere d'arte sono tutte ultimate, tanto nelle parti principali che in quelle accessorie. Per quanto riguarda i fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere, non mancano che lavori di finimento già in corso d'esecuzione.

È compiuta la posa dell'armamento sul primo strato di massicciata su di un tratto di 24 chilometri (4|5 della lunghezza totale); la massicciata è completa su di 11 chilometri.

Per la diramazione della stazione di San Giorgio di Nogaro al Porto omonimo sono quasi compiute le espropriazioni e si è già posto mano ai movimenti di terra.

I lavori in generale procedono con lodevole regolarità e sollecitudine, sicchè può ritenersi oramai assicurato che l'apertura all'esercizio della intera linea potrà effettuarsi prima dello scadere del corrente anno.

><

Ferrovia Caianello-Isernia.

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Venafro ha presentato, per approvazione, al R. Ispettorato generale, il progetto definitivo del 4° ed ultimo tronco della ferrovia Caianello-Isernia, compreso fra Roccaravindola ed Isernia, modificato a norma dei suggerimenti dati dal Consiglio Superiori dei lavori pubblici.

La lunghezza del tronco medesimo risulta di m. 17,845, ed il costo presunto dei relativi lavori di costruzione ammonta a L. 9,600,000.00, ciò che corrisponde ad un costo medio chilometrico di L. 538,000.00 all'incirca.

Il tempo utile fissato in progetto per l'esecuzione dei lavori è di mesi 48.

Nell'andamento planimetrico, il raggio minimo delle curve è di m. 300 in piena linea e di m. 250 00 nei pressi della stazione d'Isernia. Nell'andamento altimetrico la pendenza massima che si riscontra è quella del 22 p. 0|0, la quale poi nelle gallerie vien ridotta al 18 per mille.

In tutto il tronco si prevedono N. 87 opere d'arte minori e n. 13 opere speciali, nove delle quali di particolare importanza, cioè: il viadotto sul torrente Ravindola, il ponte a travate metalliche sul Volturno, il ponte viadotto sul torrente Lorda, il viadotto sull'avvallamento della SS. Trinità, il ponte viadotto sul fiume Longano, ed i viadotti Riccioni, Rava, Cupa, Locito e Santo Spirito.

Oltre alle predette opere d'arte sono anche pre-

viste n. 4 gallerie le quali in assieme misurano la lunghezza di m. 1490.90.

Le stazioni progettate lungo il tronco sono tre, cioè quelle di Monteroduni-Macchia, Sant'Agapito Longano ed Isernia.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono proposte n. 16 case cantoniere, delle quali 13 doppie e 3 semplici, oltre a n. 5 garette.

><

Aperture di gare della Mediterranea.

Sappiamo che il 31 scorso ottobre dalla Società delle S. F. del Mediterraneo venne indetta la gara per appalto dei lavori di costruzione di una galleria artificiale fra quelle di Gaberta e Picchi sul tronco Deiva-Framura. L'importo approssimativo dei lavori è di L. 23,000 e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del giorno 15 corrente.

><

In data 1° corrente poi la Società stessa ha indetta una gara per la costruzione di muretti di chiusura lungo il tronco Roccasecca-Arce. I lavori ammontano approssimativamente a L. 36,000 e le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 15 corrente.

><

Approvazioni di contratti della Mediterranea.

Nella Seduta del Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo, tenutasi il giorno 30 ottobre, vennero approvati, fra gli altri, i seguenti contratti:

1° Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 20 carrozze di 2ª classe, ad un solo compartimento, a 2 assi, con terrazzini alle estremità;

2° Colla Ditta Miani, Silvestri e C., di Milano, per fornitura di 19 carrozze miste di 1ª e 2ª classe, a due assi e quattro compartimenti;

3° Colla Ditta Grondona Felice e C., di Milano, per fornitura di 35 carrozze di 3ª classe per viaggiatori, a due assi e 5 compartimenti, senza freno;

4° Colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche e C., di Venezia, per fornitura di 40 carrozze di 3ª classe, a 2 assi e 5 compartimenti, con freno a vite e loggetta;

5° Coll'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche, di Napoli, per fornitura di 70 carrozze di 3ª classe, a due assi e 5 compartimenti, senza freno;

6° Colla Ditta Lepori Leopoldo, di Colle Salvetti, per appalto lavori d'ampliamento del piazzale della stazione di Pisa P. N.;

7° Colla Ditta stessa, per ricostruzione del ponte sul torrente Stagnone, al Km. 300,652.60 della linea Cecina-Volterra;

8° Colla Ditta Gervaso Giuseppe, di Valenza, per appalto lavori relativi all'esecuzione di un pennello rivestito con muratura, a difesa della sponda destra del Po, presso Valenza.

><

Approvazioni di spese della Mediterranea.

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate:

L. 56,000 per l'ampliamento del ponte sul torrente Pantano piccolo al km. 410,828 della linea Taranto Reggio.

L. 28,500 pel rifacimento di binario fra Poggibonsi e Certaldo e d'uno scambio e relativo binario nella stazione di Poggibonsi.

L. 8900 pel rifacimento di m. 1114.97 di binario nella stazione di Bussoleno.

L. 4550 per la fornitura d'una limatrice per le officine di Taranto.

L. 662.50 pel rifacimento d'uno scambio nella stazione di Porto Maurizio.

L. 688 per la costruzione d'un recinto con cancellata in legno per deposito merci a grande velocità nella stazione di Pontedecimo.

L. 17,400 maggior spesa occorsa per l'impianto di apparati centrali Saxby e Farmer nella stazione di Rogoredo.

L. 160 per la costruzione d'un camino e d'un lavandino nella stazione di Montalto di Castro.

L. 1758 per riparazioni alla tettoia della stazione centrale a Pisa.

L. 9600 per miglioramento del servizio d'acqua in stazione di Teano (linea Roma-Napoli).

L. 1200 per l'applicazione di tre chiavi in ferro al ponte sul rivo della Rocca (linea Savona-Bra).

><

Alimentazione del bestiame in viaggio.

Siamo informati che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha iniziato gli studi preliminari per la organizzazione del servizio di alimentazione del bestiame in corso di trasporto. In seguito poi a premure all'uopo rivoltele dal R. Ispettorato generale delle Strade ferrate, la prefata Società ha disposto che gli studi medesimi vengano sollecitati.

><

Tariffe.

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto, con parere favorevole al R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate, una domanda delle Ditte Giuseppe Candiani ed Antonio Biffi e Comp., proprietarie ciascuna di una fabbrica di prodotti chimici, la prima a Bovisa e la seconda a Milano, per ottenere l'applicazione dei prezzi della tariffa speciale N. 109, P. V., serie *D*, pei loro trasporti di acido solforico.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di completamento e di difesa dell'imbocco ovest della galleria Rio Maggiore lungo la linea Genova-Spezia;

2. Aggiunte al vigente regolamento per l'esercizio delle tramvie fiorentine;

3. Impianto di rimesse provvisorie per locomotive nelle stazioni di Cuneo e di Carrù della linea Cuneo-Mondovì;

4. Progetto di spostamento della ferrovia Orte-Chiusi, fra i chilometri 123 e 125;

5. Progetti per lavori di consolidamento del muro di sostegno del piazzale della Stazione di Como San Giovanni;

6. Progetto per l'impianto di un rifornitore nella stazione di Chioggia, lungo la linea Adria Chioggia;

7. Domanda della ditta Pellini-Alberione per la costruzione e l'esercizio a cavalli di un tronco di diramazione dalla Tramvia Costigliole-Venasca alle fornaci di calce.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti e preventivi di spese:*

1. L. 11,300 per la sostituzione di due bilancie a ponte della portata di 20 tonnellate, con altre due da tonnellate 30 nella stazione di Savona (Marittima);

2. L. 5660 per sostituire all'attuale bilancia a ponte da tonnellate 12 nella stazione di Cassine, un'altra da tonnellate 30 del sistema Bianco-Opessi;

3. L. 4000 pei lavori di consolidamento dell'argine stradale in un tratto della linea Empoli-Chiusi fra le stazioni di Castellina nel Chianti e di Poggibonsi;

4. L. 23,400 per il ricarico e la vagliatura della massicciata fra le progressive chilometriche 19,728.20 e 22,768.20 della ferrovia Asti-Mortara;

5. L. 3750 per la costruzione d'una briglia in muratura a monte del manufatto al chilometro 257,980 della linea Napoli-Metaponto;

6. L. 6690 per il risanamento ed il consolidamento dell'argine stradale fra i chilometri 321 e 323 del tronco Colle Salvetti-Pisa;

7. L. 2450 per le opere da eseguire nel capannone merci della stazione di Civitavecchia affine di ridurlo a deposito di granaglie.

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti* e *preventivi di spese:*

1. L. 4900 per la sostituzione di sbarre girevoli in ferro alle attuali barriere a catena in n. 20 passaggi a livello della linea da Venezia a Peschiera;

2. L. 6240 pei lavori di consolidamento della trincea denominata Casella, al chilomelro 240,950 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

3. L. 6500 per la costruzione d'opere provvisorie di difesa della ferrovia contro le corrosioni del Piave, presso il chilometro 32 della linea da Belluno a Treviso;

4. L. 1800 per la pavimentazione con lastre in pietra del magazzino merci della stazione di Argenta (linea Ferrara-Ravenna);

5. L. 1200 pel rinnovamento delle doccie nei magazzini delle merci in alcune stazioni della linea da Bologna a Pontelagoscuro;

6. L. 3700 per la costruzione di due pozzi tubolari e di due latrine presso le case cantoniere 18 e 19 della linea Parma-Brescia-Iseo;

7. L. 1300 per la sostituzione di 4 cancelli in ferro agli attuali in legno a due passaggi a livello della linea da Padova a Pontelagoscuro;

8. L. 16,334 per la parziale ricostruzione di alcuni manufatti e per la costruzione di parapetti sul tronco da Rovato a Brescia nella linea Milano-Peschiera;

9. L. 6370 per completare e consolidare i manufatti situati lungo la linea da Mantova a Modena;

10. L. 1830 necessarie per provvedere alla sostituzione di sbarre girevoli in ferro a doppio T alle barriere in legno ed a catena di n. 10 attraversamenti a livello lungo la linea Milano-Bergamo-Peschiera.

11. L. 9800 per il completamento e consolidamento di alcuni manufatti situati lungo la linea Mantova-Modena;

12. L. 26,980 per la sistemazione dell'armamento e dei tavolati laterali del ponte sul Canal Grande presso alla stazione marittima di Venezia (Vedi *Informazioni*);

13. L. 541,523.71 per l'ampliamento definitivo della stazione di Attigliano (Vedi *Informazioni*);

14. L. 12,980 per la sistemazione del rilevato stradale lungo il tronco di ferrovia da Mestre a S. Donà di Piave;

15. L. 26,100 per il ricarico della massicciata in vari tratti del tronco S. Donà-Portogruaro della linea Mestre-S. Donà-Portoguaro (Vedi *Informazioni*);

16. L. 10,177 per il consolidamento della linea denominata Palazzone al chilometro 241 + 830 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

17. L. 9072 per il rifacimento dl binario nelle stazioni di Bovino e Pianerottolo sulla linea Foggia-Napoli.

Rete Sicula. — L'Assemblea generale degli azionisti della Società per le Strade Ferrate della Sicilia si terrà in Roma il 27 del corrente mese per l'approvazione del bilancio e per la nomina di 6 amministratori.

Risulta dal bilancio che i proventi dell'esercizio 1887-1888 sono stati di L. 8,464,696.46 e che le spese in complesso sono state di L. 7,739,226.15. L'utile verificatosi nella gestione ammonta quindi a L. 725,470.31 che col residuo degli utili dell'anno precedente sale a L. 874,957.12; somma che permette, prelevata la quota del fondo di riserva, di ripartire alle azioni il 5 1|20|0 del capitale versato ossia L. 27,50 per azione. Questo risultato, ottenuto malgrado l'influenza che le cattive condizioni sanitarie ed economiche hanno esercitata sui prodotti della Rete durante lo scorso anno, è dovuto alle economie con perseverante energia introdotte nei diversi servizi dal direttore generale comm. Billia, al quale il Consiglio ha tributato calde parole di encomio.

Deducendo dalle L. 27.50 per azione l'acconto già distribuito, rimangono L. 15 che saranno pagate il 1° gennaio a saldo del benefizio per l'esercizio 1887-1888, unitamente all'acconto sull'annata in corso che sarà deliberato dal Consiglio nel prossimo dicembre in base ai risultati dei primi mesi di esercizio.

L'aumento dei prodotti sulla rete Sicula continua a svolgersi in modo assai notevole. Le prime dieci decadi infatti hanno dato L. 533,000 di aumento, ossia il 33 0|0 sui prodotti del periodo corrispondente dell'anno scorso; e così in meno di tre mesi la Società ha già realizzato un aumento pari al 13 0|0 del prodotto dell'intero anno precedente.

— La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il *preventivo* di L. 4192 per la costruzione di una cunetta murata di guardia a monte della ferrovia fra i km. 71,716.50 a 71,951.58 della linea Palermo-Porto Empedocle.

Ferrovie Sarde. — Ecco alcune notizie sull'andamento dei lavori della ferrovia da Macomer a Nuoro, lunga m. 62,277.

Le espropriazioni sono pressochè ultimate; i movimenti di terra sono ultimati e si lavora a sistemare le scarpate ed a fare altri lavori di finimento; le opere d'arte sono finite e si stanno mettendo in opera le travate metalliche; i fabbricati sono in via di ultimazione. L'armamento è posato sui due primi tronchi e lo stesso lavoro prosegue regolarmente sul terzo. Finora la spesa fatta per lavori e provviste ammonta a L. 7,400,000.

Ferrovia Eboli-Reggio. — Come avevamo preannunciato, ebbe luogo in questi giorni con esito favorevole la visita di ricognizione del tronco da Teggiano a Casalbuono, della linea Sicignano-Castrocucco. L'apertura all'esercizio del tronco medesimo venne proposta per oggi, 3 novembre. Fanno parte del nuovo tronco le stazioni di Padula, Montesano e Casalbuono; queste due ultime saranno ammesse a tutti i servizi e quella di Padula al solo trasporto dei passeggieri e delle merci a grande velocità.

Ferrovia Lecco-Como. — La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha chiesto al Regio Ispettorato generale che venga nominata una Commissione governativa per procedere alla visita di ricognizione della ferrovia Lecco-Como, la cui apertura all'esercizio avrà probabilmente luogo il giorno 15 del corrente mese (Vedi *Informazioni*).

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — Dovendosi prossimamente aprire all'esercizio i tronchi Argenta-Ravenna e Massalombarda-Lavezzola della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini e diramazione Lavezzola-Lugo, la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto al-

l'approvazione governativa il progetto di orario dei treni, che in tale occasione intende attuare sulle linee Ferrara-Rimini, Castelbolognese-Cesenatico, Lugo-Lavezzola.

Ferrovia Ferrara-Suzzara.— Lunedì scorso coll'intervento dell'Ispettore ferroviario del circolo di Bologna, del deputato provinciale marchese Capilupi, dell'ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico provinciale di Mantova e dei rappresentanti la Società di costruzione e quella esercente, si procedette alla visita definitiva di ricognizione della ferrovia Suzzara-Ferrara.

È stata una semplice formalità, poichè come già si fecero le prove statiche dei vari ponti, così i lavori vennero già partitamente esaminati.

I lavori furono condotti a termine in un tempo relativamente breve, ove si tenga calcolo dei vari ostacoli insorti di carattere amministrativo, in seguito alle non poche difficoltà opposte dal Governo per approvare il tracciato della variante di Poggio Rusco, ove la Società costruttrice ha dovuto far descrivere alla sua linea una curva di quasi due chilometri per allacciarla alla Bologna-Verona in costruzione.

Su questa linea la *Lombardia* pubblica i seguenti particolari:

Gli studi in campagna furono incominciati nel luglio del 1884, i lavori intrapresi nella primavera del 1885.

Il progetto di massima è dell'ingegnere Alessandro Perego ed i lavori vennero diretti dall'ingegnere Pensa.

I lavori furono eseguiti col sistema dei piccoli cottimi.

La linea misura una lunghezza totale di km. 81, la larghezza della piattaforma è di m. 4,40.

Allacciando direttamente le due feraci provincie di Ferrara e di Mantova, potrà essere di somma utilità, sia per servizio militare, sia per rapido trasporto di materiali in caso di urgenti lavori di difesa fluviale.

La linea, naturalmente, oltre le due stazioni di arrivo e di partenza, ha nel suo percorso quelle di Pegognaga, San Benedetto, Quistello, Schivenoglia, Poggio Rusco-Villa Poma, Magnacavallo, Sermide, la stazione più importante della linea, dove si trovano gli uffici della direzione dell'esercizio, le officine, le rimesse, e dove, durante la notte, stazioneranno i treni, Fellonica, Bondeno e Vigarano.

Non appena sarà condotto a termine un ponte in chiatte fra Massa e Sermide, quasi tutti i Comuni traspadani si varranno della nuova linea.

Il materiale ruotabile, per ora acquistato dalla Suzzara-Ferrara è il seguente: 9 locomotive-tender, del peso caduna di circa 20 tonn., 38 carrozze-passeggieri, sette vagoni bagaglio e posta, 30 carri chiusi per merci e bestiame e 65 carri per trasporto ghiaia.

Il binario della linea è a scartamento normale, formato con rotaie d'acciaio, tipo Vignole del peso di kg. 27,60 al metro.

Le pendenze sono poche e lievissime, poichè le principali sono quelle delle rampe del Secchia e del Panaro che misureno il 7 0,0.

Il tronco, la cui costruzione ha richiesto maggior tempo e fatica, è quello di Sermide-Ferrara, a causa del ponte sul Panaro e dei manufatti in bonifica di Burana.

I manufatti più importanti di tutta la linea sono: il ponte sul Secchia con travata metallica di luce di m. 63,850 fra il vivo delle spalle; il ponte sul Panaro che ha una luce di m. 70, il ponte sulla fossa Alta ed il ponte sul futuro emissario di Burana alla cascina Lorenzo.

Ad eccezione di quest'ultimo, gli altri tre ponti sono a fondazione ad aria compressa.

Ed ecco un particolare pei dilettanti di cifre: per il *ballast* sono occorsi mc. 120 mila di ghiaia, che è stata ricavata dalle cave di Mozzecane.

Il costo complessivo della linea è di L. 8,198,661.37.

In base alla legge del 29 luglio 1879, il Governo ha stabilito di concorrere con L. 5,025,655, che rappresentano i 6|10 dell'importo totale dei lavori e che verranno sborsate in rate annuali a decorrere dal 1892.

Per anticipare frattanto a quote proporzionali questa somma, la provincia di Mantova ha contratto un mutuo colla cassa di risparmio di Milano.

Hanno, inoltre, concorso alla spesa i Comuni interessati, complessivamente, con L. 240,000, pagabili in 10 anni, e la provincia di Ferrara con L. 300,000 delle quali fu già versata la metà.

Una società anonima ha, dal suo canto, contribuito gli altri 3 milioni e le L. 173,000 occorrenti a raggiungere la somma totale, in base ad un contratto che le accorda in compenso per 90 anni l'esercizio della linea.

Assai probabilmente all'apertura della linea, ora si opporrà un ostacolo.

Sei o sette mesi or sono, occorrendo allargare il ponte sul canalino di Cento, presso Ferrara, sul quale devono necessariamente passare i treni della Ferrara-Argenta, della Bologna-Padova e della Suzzara-Ferrara, si costruì là presso un ponte in legno destinato provvisoriamente per tutta la durata dei lavori, al transito dei suddetti convogli, e vi transitano attualmente i treni dell'Adriatica Ferrara-Argenta e Bologna-Padova.

Ma il ponte è stretto, insufficiente a un transito maggiore, e certo la Direzione della Rete Adriatica, ad evitare intralci e difficoltà nel servizio, si opporrà al passaggio sul ponte suddetto dei convogli della Suzzara-Ferrara.

Fortunatamente i lavori del ponte sono ormai ultimati, e la Suzzara-Ferrara ai primi del gennaio venturo, al più tardi, verrà aperta al pubblico esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — Diamo un riassunto comparativo della statistica delle ferrovie d'interesse generale durante il primo semestre degli anni 1888 e 1887.

	Chilometri in esercizio al 30 giugno	
	1888	1887
Società principali	29,097	28,675
Rete dello Stato	2,957	2,597
Società diverse	360	329
Ferrovie non concesse	153	14
Totali	32,567	31,615

	Prodotti del 1° semestre	
	1888	1887
Società principali	469,708,656	464,234,067
Rete dello Stato	15,847,459	15,054,937
Società diverse	2,752,568	2,589,288
Ferrovie non concesse	185,492	19,292
Totali	488,494,175	481,897,584

I tronchi aperti all'esercizio durante il primo semestre 1888 misurano una lunghezza di 304 chilometri.

— La Società generale delle ferrovie economiche francesi ha aperto all'esercizio, il 1° scorso ottobre, la ferrovia d'interesse locale, a scartamento ridotto d'un metro, da Bourges a Dun-sur-Auron. Questa linea misura 24 chilom. di lunghezza e, mediante un prolungamento di 21 chilometri, deve essere raccordata alla ferrovia d'interesse generale da Châteaumeillant a La Guerche, attualmente in costruzione.

La rete a scartamento ridotto della medesima Società in quella regione, la quale comprende anche la linea d'interesse generale Sancoins-Lapeyrouse e le ferrovie d'interesse locale dell'Allier, misura uno sviluppo di 400 chilometri con teste di linea a Bourges e Moulins. Per l'apertura della ferrovia da Bourges a Dun-sur-Auron il numero dei chilometri di queste linee aperti all'esercizio tocca ora a 109 chilometri.

Ferrovie Rumene. — *Sequestro.* Il Governo rumeno ha messo sotto sequestro, con effetto dal 30 scorso ottobre, le linee rumene della ferrovia Lemberg-Czenowitz. Questa misura, contro cui non ha mancato di protestare la Società concessionaria, fu occasionata dalle lunghe questioni esistenti fra questa ed il Governo, che intanto ha dichiarato che si sarebbero tutelati gli interessi degli azionisti.

Il Governo austriaco non si è punto commosso di tale provvedimento; su tale proposito debbesi ricordare come, durante il processo Ofenhein, lo stesso Governo austriaco avesse poste sotto seqnestro le linee austriache della medesima ferrovia.

Ferrovia Transandina. — I lavori di questa importantissima ferrovia che, attraverso le Ande, deve congiungere Buenos-Ayres (Repubblica Argentina) e Valparaiso (Repubblica del Chilì), sono stati incominciati sul territorio chileno.

Tramvie dell'Europa. — Una statistica tedesca riferisce che in Europa 421 città sono fornite di tramvie, mentre in America 688 città possedono tramvie. Di queste 421 città dell'Europa, 117 appartengono alla Gran Bretagna ed Irlanda, 47 alla Germania, 39 all'Olanda, 32 alla Francia, 31 all'Italia, 24 all'Austria-Ungheria, 13 al Belgio, ecc.

Notizie diverse

Ponte sul Ticino a Tornavento. — Nel n. 42 abbiamo data una precisa e minuta notizia tecnica del grande viadotto di Paderno, in servizio della ferrovia Ponte San Pietro-Saregno e della nuova strada interprovinciale Bergamo-Como.

Diamo ora un cenno sommario di un altro ponte interprovinciale — e questo sul Ticino — riportandone le seguenti notizie pubblicate dalla *Lombardia*:

A Tornavento si sta costruendo un ponte in ferro, congiungendo le due strade provinciali di Novara e di Milano. Impresari sono i fratelli Invitti e compagni; sorveglia ai lavori l'ing, Gibelli.

Questo grandioso ponte in ferro è lungo metri 187.50 largo metri 6.50. La intelaiatura metallica dai lati, o gabbia, è alta metri 6.10. Il ponte è costruito in modo che nel mezzo vi passino carri e carrozze, con due comodi marciapiedi laterali per i pedoni: al disopra altra travata per la futura ferrovia.

Due enormi spalle e due grandiose pile sostengono l'intero ponte, misurando le tre arcate 60 metri ciascuna di luce.

Le due pile, costrutte con diligenza in granito di Baveno e calce di Casale, penetrano dieci metri sotto il livello della massima magra. Una di queste pile è già a fior d'acqua; per l'altra il lavoro di scavo è solo a cinque metri sotto il pelo dell'acqua.

Lavorano di continuo attorno a questo grandioso ponte circa 270 operai, e, tranne la perdita di un solo uomo che ebbe a precipitare per inavvertenza sua nel Ticino, non si hanno a lamentare altre disgrazie; è del pari notevole l'armonia che regna fra operai ed appaltatori; non mai uno screzio, non mai una divergenza; e ciò costituisce in vero il migliore elogio pei signori Invitti.

Importazione di legname in Italia. — La *Deutsche Zeitung* scrive che nei primi otto mesi del corrente anno l'Italia ha importato dall'estero 3,050,590 quintali di legname da fabbrica per il valore di L. 20,700,000.

In confronto al corrispondente periodo dell'anno scorso vi fu una diminuzione di 1,246,910 quintali di legnami pel valore di L. 11,500,000.

Questa diminuzione, che colpisce, quasi esclusivamente, l'Austria-Ungheria, è stata causata dal fatto che nel 1887 è stata importata dall'estero in Italia una grande quantità di legname, nel timore che il nuovo trattato di commercio austro-italiano non conservasse l'esenzione da dazio per il legname, che era stata stipulata nel precedente trattato e che venne invece conservata anche nel nuovo.

Trasmissione della forza a distanza. — Si prepara nelle miniere di Nevada un'applicazione notevolissima di trasmissione della forza mediante l'elettricità.

Si tratta di far muovere a distanza una parte delle officine di quella regione, utilizzando l'energia delle cadute d'acqua.

Si impiantano a questo scopo sei ruote Pelton, di un metro di diametro, in bronzo fosforoso, che muoveranno direttamente altrettante dinamo elettriche, e svilupperanno ciascuna circa 20 cavalli; l'acqua arriverà su di essi da un'apertura di un diametro non inferiore a metri 1,25, con una pressione di 390 metri.

È la prima volta che si cerca di far muovere delle ruote idrauliche sotto una presione così forte, e gli americani aspettano i risultati dell'esperienza con grande impazienza.

Segnalazione ferroviaria in Francia. — Il Ministro della Guerra francese, colpito dalle differenze dei sistemi ottici od elettrici usati dai vari servizi delle diverse Società ferroviarie, ha fatto preparare l'unificazione e la codificazione definitiva dei segnali ottici, acustici ed elettrici per tutte le ferrovie della Francia.

Era un provvedimento invocato da molto tempo dallo Stato maggior generale, e fra non molto sarà applicato.

L'inventore dei biglietti ferroviari. — È morto in questi giorni, all'età di 81 anni, in Inghilterra, l'inventore dei biglietti ferroviari, signor Roberto Savill.

Fu nel 1833 che il signor Savill, allora semplice impiegato della Società della Birmingham Railway, ebbe l'idea di sostituire le ricevute scritte staccate dai libri a matrice, con biglietti o *tickets* stampati, di cui si serve anche oggi nel mondo intero, con grande semplificazione nell'amministrazione.

Conduttura tubulare da Baku a Batum e Poti. — Nel N. 25, sotto il titolo di *Canalizzazione gigantesca*, abbiamo accennato alla tubulatura per condurre rapidamente ed economicamente il petrolio per circa 338 chilometri a Chicago.

Una consimile impresa sta ora per compiersi nella Russia europea, dalle sponde del mar Caspio a quelle del mar Nero; e di questa eziandio facciamo breve cenno.

I prodotti della nafta ricavati nella penisola d'Apseron presso Baku ed in altre località, venivano finora inoltrati in parte nel mar Caspio verso le foci del Volga, da dove si ripartivano per montare il fiume nominato, oppure per prendere altre direzioni coll'aiuto della ferrovia; per sboccare al mar Nero e quindi prendere vie differenti per ogni parte dell'Europa. Negli ultimi tempi si effettuarono delle spedizioni di petrolio anche per le Indie, Ceylan, la China ed il Giappone.

Tuttavia il trasporto sulla ferrovia costa enormemente, causa le forti pendenze della linea, la conseguente costruzione e le maggiori spese derivanti; motivo per cui già parecchi anni addietro si era progettato di congiungere il porto di Batum colla città di Baku mediante una conduttura tubulare.

Senonchè l'enorme spesa richiesta spaventò finora tutti quelli che agognavano alla riuscita della desiderata impresa.

Ora poi sembra che il progetto troverà sicura esecuzione. L'esportazione è divenuta talmente importante da permettere di contare con sicurezza che una tale opera troverà il suo tornaconto ad essere realizzata.

Durante nove mesi si esportarono da Batum per la Russia, Turchia, Austria, Ungheria, Rumenia, Italia, Inghilterra, Francia, Belgio, Germania, Egitto, Grecia, Spagna, Algeria, Danimarca e Olanda 212 milioni e mezzo di litri di petrolio ed altri olii minerali. La produttività poi del distretto di Baku aumenta continuamente.

Recentemente si è costituita la « Caspian and Black Sea Naphta Conduit Company », con un capitale di 14 milioni di rubli, la quale intende incominciare senza ritardo la costruzione della conduttura e si propone di terminare il lavoro in 3 anni e mezzo.

I tubi saranno larghi abbastanza a poter dare accesso a 24 mila puds (1) di nafta giornalmente, i quali sarebbero spediti da Baku per Poti e per Batum.

(1) Il *pud* equivale a chilogrammi 16,38.

La condultura stessa, prima di arrivare al mar Nero, si biforcherà, e dei due rami, l'uno si dirigerà su Poti, l'altro su Batum.

Il massimo prezzo richiesto per la condultura della nafta sarà di 10 kopeks (1) per ogni pud.

La Società pagherà al Governo russo una regalia di un mezzo kopek per ogni pud. Dopo 60 anni di attività tutto il patrimonio appartenente alla Società cadrà in proprietà del Governo russo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		Ottobre 27	Novem. 3
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 793	798
» »	Mediterrance	» 623	626
» »	Sicule	» 640	640
» »	Sarde (preferenza)	» —	—
» »	Palermo Marsala-Trapani	» 385	385
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» —	300
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara-Seregno	» 251	251
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 321	321
» »	» 2ª emiss.	» 312	312
» »	Centrale Toscana	» 520	540
» »	Meridionali	» 320.50	320.50
» »	Sarde, serie *A*	» 312	312
» »	» serie *B*	» 314	314
» »	» 1879	» 309	309
» »	Pontebba	» 470	470
» »	Nord-Milano	» 269	269
» »	Meridionali Austriache	» 305.50	305.50

CONVOCAZIONI.

Società generale per le ferrovie complementari (in liquidazione). — A forma della sentenza del Tribunale civile di Roma, 5 maggio 1888, confermata dalla R. Corte d'appello di Roma, con sentenza 22 agosto 1888, i signori azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria per il giorno 26 novembre, alle ore 3 pom., nella sala della Borsa di Roma.

Società Anonima Tramvia Monza-Concorezzo-Vimercate-Osio-Bergamo, — I signori azionisti sono convocati ad una nuova assemblea generale per il giorno 11 corrente, alle ore 11 ant. in Milano, nell'aula delle R. Scuole tecniche.

Navigazione Generale Italiana. — Si prevengono i signori azionisti che la convocazione dell'assemblea generale ordinaria ha luogo il giorno 18 dicembre p. v., alle ore 2 pom., presso la sede della Società in Roma.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — I signori azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 novembre, alle ore 12 meridiane, nel palazzo municipale in Vigevano.

Qualora la presente adunanza di prima convocazione non possa aver effetto, resta fin d'ora fissato il giorno 24 successivo per la seconda adunanza.

Rete Mediterranea. — I signori azionisti sono convocati in Assemblea pel 24 corrente. (V. pagine *Annunzi*).

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

Delegazione consortile centrale per la correzione del fiume Ticino (10 novembre, ore 2 pom.). — Appalto per la costruzione delle opere di correzione del fiume Ticino e di colmataggio delle zone devastate. Importo L. 303,695.70. Cauzione L. 30,000.

Consiglio d'Amministrazione delle Terme di Acquarossa (*Cantone Ticino*) (11 novembre, ore 3 pom.). — Appalto delle opere muratorie che devono completare il fabbricato uso albergo delle Terme. Importo L. 30,000 circa. Cauzione L. 3000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (13 novembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una variante all'ultimo tratto della strada provinciale di 1ª serie, n. 13, da Petrella per l'alata alla ferrovia Adriatica, compreso fra il ponticello sotto la Masseria Felicione e la nuova stazione di ferrovia da costruirsi presso l'attuale casello n. 208 (metri 7,181). Importo ridotto L. 172,266.49 (Vedi N. 34 e 40 del *Monitore*).

Città di Genova (14 novembre, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori per l'apertura di una strada dalla sommità di salita Battistine al corso Magenta. Importo L. 100,000. Cauzione L. 10,000. Deposito per spese L. 1600. Fatali a destinarsi.

Municipio di Caserta (15 novembre, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria per Casertavecchia. Importo L. 74,994.73, oltre a L. 5,055.27 per lavori imprevisti e L. 1450 messe a disposizione dell'Amministrazione per lavori in economia (V. N. 41 del *Monitore*).

R. Prefettura della Provincia di Torino (16 novembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada d'accesso dalla vecchia alla nuova stazione di Airasca, parallelamente alla ferrovia Torino-Pinerolo, lato sud, partendo dalla strada comunale Airasca-Volvera. Importo L. 20.300. Lavori compiuti in 60 giorni. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva L. 2000. Fatali 1° dicembre, ore 11 ant.

Città di Taranto (17 novembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione di tutte le strade del Borgo a Porta Lecce sino alla via Spartitora di Sant'Antonio. Importo L. 302,740.39. Lavori compiuti in due anni. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva L. 20,000. Fatali 3 dicembre, ore 12 merid.

Municipio di Messina (19 novembre, ore 12 merid., definitivo). — Appalto dei lavori bisognevoli per costruire un pubblico mercato nella piazza Casa Pia, aggiudicato col ribasso del 3.55 0[0, più altro ribasso del ventesimo (V. N. 38 del *Monitore*).

Municipio di Reggio Calabria. — L'appalto per la costruzione di un ammazzatoio avrà luogo il 17 anzichè il 3 corrente (V. N. 43 del *Monitore*).

Forniture.

R. Prefettura della Provincia di Milano (15 novembre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). - Appalto della fornitura alla Direzione generale delle Poste di N. 20 carri postali a freno, cioè:

N. 10 carri, oltre il freno ordinario a mano, saranno muniti di condattura pel freno a vuoto non automatico, sistema Smyth-Hardy e dell'apparecchio completo pel freno automatico ad aria compressa, sistema Westinghouse;

N. 10 carri, oltre il freno ordinario a mano, devono avere il freno completo Smyth-Hardy e la conduttura per quello Westinghouse. Importo complessivo L. 152,000 (V. N. 38 del *Monitore*).

Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino (16 novembre, ore 4 pom., unico e definitivo). — Provvista di tonnellate 500 litantrace grasso (per forni e fucine), a L. 35 la tonnellata. Importo L. 17,500. Cauzione L. 1800. Consegna in giorni novanta.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione di *sei serbatoi metallici* per la Compagnia Napoletana del gas in Napoli.

Società mandamentale del Tiro a segno nazionale in Padova. — L'appalto per la costruzione di un campo di tiro a 400 ml., nello spazio tuttora occupato dal bersaglio militare a Porta Portello ed altri terreni aggiunti, venne aggiudicato al signor Pasqualin Adriano per L. 37,334.18 (V. N. 41 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso. — L'appalto per la manutenzione sessennale e progressivo sviluppo delle opere di verde scogliere, opere murarie, antipetti e difese in genere a presidio della sponda ed arginatura destra del fiume-torrente Piave, da poco superiormente a Nervesa sino al termine della R. arginatura presso Cortelazzo, è stato aggiudicato al signor Osvaldo Dal Maschio, col ribasso del 2 0[0 su lire 60,160 annue (V. N. 41 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale di Roma. — L'appalto per la prosecuzione della strada consorziale Empolitana (Braccio), dal termine del tratto già costrutto sotto Canterano fino all'incontro della provinciale Sublacense, a m. 365 prima del ponte Lucidi (m. 4531.18), fu aggiudicato al signor Alberto Lanciotti per L. 100,777.42 (V. N. 35, 37 e 40 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

(1) Il kopicyika equivale a L. 0,04.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 29ª Decade — dall'11 al 20 Ottobre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	1.200.396 74	51.938 03	571.929 22	1.481.139 90	37.272 80	3.342.676 69	3.984 00	839 03
1887	1.163.570 75	53.986 02	511.855 48	1.474.665 62	32.705 13	3.236.783 00	3.980 00	813 26
Differenze nel 1888	+ 36.825 99	— 2.047 99	+ 60.073 74	+ 6.474 28	+ 4.567 67	+ 105.893 69	+ 4 00	+ 25 77
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1888	31.046.556 22	1.394.474 26	10.106.422 78	36.452.675 25	1.113.483 03	80.113.575 54	3.982 65	20.115 65
1887	30.105.410 62	1.405.170 08	9.001.804 48	35.427.346 07	1.125.388 42	77.065.119 67	3.980 00	19.363 10
Differenze nel 1888	+ 941.145 60	— 15.695 82	+ 1.104.618 30	+ 1.025.329 18	— 11.905 39	+ 3.048.455 87	+ 2 65	+ 752 55
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	91.815 65	1.506 70	12.820 65	48.996 90	1.582 75	156.722 65	988 83	158 49
1887	62.696 58	1.494 10	8.047 08	38.885 75	1.310 32	112.433 83	804 00	139 84
Differenze nel 1888	+ 29.119 07	+ 12 60	+ 4.773 57	+ 10.111 15	+ 272 43	+ 44.288 82	+ 184 83	+ 18 65
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1888	1.676.717 50	36.139 42	235.398 43	1.279.621 59	48.283 90	3.276.160 84	855 19	3.830 92
1887	1.411.508 22	34.999 15	146.582 60	956.097 13	47.410 65	2.596.597 75	742 79	3.495 74
Differenze nel 1888	+ 265.209 28	+ 1.140 27	+ 88.815 83	+ 323.524 46	+ 873 25	+ 679.563 09	+ 112 40	+ 335 18

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1888	1887	*Differenze* nel 1888	1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	4.784 40	3.632 30	+ 1.152 10	99.414 15	75.837 20	+ 23.576 95
Merci	750 15	701 60	+ 48 55	18.583 05	17.268 00	+ 1.315 05
Introiti diversi	123 35	117 05	+ 6 30	3.339 05	3.478 35	— 139 30
Totali	5.657 90	4.450 95	+ 1.206 95	121.336 25	96.583 55	+ 24.752 70

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

11ª Decade — Dall'11 al 20 Ottobre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1888	106.285 01	1.732 20	8.886 66	134.532 42	1.509 90	252.946 19	609 00	415 35
1887	92.078 28	1.363 59	8.960 11	107.590 79	2.108 25	212.101 02	606 00	350 00
Differenza nel 1888	+ 14.206 73	+ 368 61	— 73 45	+ 26.941 63	— 598 35	+ 40.845 17	+ 3 00	+ 65 35
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE					
1888	1.186.575 79	21 661 97	149.512 45	1.177.217 45	20.021 25	2.504.988 91	609 00	4.113 28
1887	768.265 62	13.759 24	118.554 04	1.025.954 80	22.115 53	1.948.649 23	606 00	3.215 59
Differenza nel 1888	+ 368.310 17	+ 7.902 73	+ 30.958 41	+ 151.262 65	— 2.094 28	+ 556.339 68	+ 3 00	+ 897 69
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	5.256 79	62 50	291 28	1.206 30	43 84	6.860 71	64	107 18
1887	4.270 77	50 21	251 80	1.190 00	31 92	5.794 70	64	90 54
Differenza nel 1888	+ 986 02	+ 12 29	+ 39 48	+ 16 30	+ 11 92	+ 1.066 01	»	+ 16 64
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE.					
1888	50.299 17	611 02	3.687 53	12.864 95	350 50	67.813 17	64	1.059 58
1887	35.323 79	473 25	3.381 45	9.634 72	454 28	49.267 49	64	769 80
Differenza nel 1888	+ 14.975 38	+ 137 77	+ 306 08	+ 3.230 23	— 103 78	+ 18 545 68	»	+ 289 78

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'*11 *al* 20 *Ottobre* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-S. Giorgio di Nogaro	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 45	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	5,682.45	19,002.40	2,215.05	3,543.10	1,395.55	4,440.90	2.788.60	4,339.70	10,747.85	3,799.84	2,332.15	6,616.85	4,052.15
Bagagli e Cani	107.95	340.60	60.85	20.45	10.40	65.45	4.85	19.20	87.10	60.35	12.30	262.10	36.35
Merci a G. V. ed Acceler.	677.00	4,936.97	204.40	345.70	270.30	939.90	227.20	69.70	184.15	283.00	»	86.70	119.00
Merci a P. V.	6,703.11	4,957.20	1,199.97	831.50	2,529.50	1.368.14	8.50	100.40	1,378.00	3.131.78	»	559.99	894.00
Totale	13,170.51	29,237.17	3,680.27	4,740.75	4,205.75	6,814.39	3,029.15	4,529.00	12,397.10	7,274.97	2,344.45	7,525.14	5,101.50

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Settembre 1888.

			G. Velocità	P. Velocità	Totale
Torino-Ciriè Lanzo	Chil.	32	48.782 05	9.056 39	57.838 44
Torino-Rivoli	»	12	19.319 50	317 70	19.637 20
Fossano-Mondovì	»	24	6.432 40	707 20	7.139 60
Santhià-Biella	»	30	52.348 38	27.122 25	79.470 63
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	»	23	26.417 35	10.473 55	36.890 90
Sassi-Superga	»	3	13.729 48	—	13.729 48
Basaluzzo-Frugarolo			1.144 55	107 30	1.251 85
TOTALE			168.173 71	47.784 39	215.958 10

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con sede in Milano - Capitale sociale 180 milioni - Versati 139,500,000

AVVISO

di convocazione dell'Assemblea Generale

A tenore dell'articolo 22 dello Statuto Sociale l'Assemblea Generale della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è convocata per il giorno 24 novembre 1888 alle ore 1 pomeridiane, nei locali della Sede Sociale in Milano, Corso Magenta, N. 24, onde deliberare sul seguente

Ordine del Giorno:

1. *Relazione del Consiglio d'Amministrazione;*
2. *Relazione dei Sindaci;*
3. *Approvazione del bilancio e relative deliberazioni;*
4. *Nomina di Amministratori e di Sindaci;*
5. *Comunicazioni diverse.*

Il deposito delle azioni, interamente liberate, prescritto dall'articolo 25 dello Statuto Sociale, dovrà esser fatto non più tardi del 16 novembre p. v., presso le Casse, Banche e Ditte sotto indicate.

I titolari di certificati nominativi di deposito di azioni interamente liberate potranno depositare questi in luogo e vece delle azioni.

Milano, 1° novembre 1888.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

MILANO - Cassa Sociale.
Id. - Banca Generale.
NAPOLI - Cassa Sociale.
Id. - Società di Credito Meridionale.
ROMA - Banca Generale.
TORINO - Banca di Torino.
GENOVA - Banca Generale.
VENEZIA - Jacob Levi e Figli.
LIVORNO - Rodocanacchi figli e C.
FIRENZE - M. Bondi e figli.
PALERMO - Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule.
BERLINO - Disconto Gesellschaft.
COLONIA - S. Oppenheim J. e C.
FRANCOFORTE s|m - B. H. Goldschmidt.

FRANCOFORTE s|m - Filiale der Bank für Handel und Industrie.
BASILEA - Baster Bankverein.
Id. - De Speyr e C.
ZURIGO - Società di Credito Svizzero.
GINEVRA - Banque Nouvelle des Chemins de fer Suisses.
PARIGI - Société Générale pour favoriser, etc., (Rue de Provence, 54-56).
LONDRA - L. Cohen et Sons.
VIENNA - Société Autrichienne de Crédit.
TRIESTE - Morpurgo e Parente.
Id. - Filiale dell'I. R. Stabilimento Austriaco di Credito per Comm. e Ind.

TORINO, 1888 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXI. Sabato, 10 Novembre 1888. NUM. 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE CONCESSIONI DELLE LINEE SECONDARIE

L'egregio ing. Guido Paravicini, che volle più volte favorirci dei suoi elaborati scritti sopra importanti argomenti ferroviari, ci dirige ora la seguente lettera, che ben volentieri pubblichiamo, accennando essa a problemi che ci paiono degni di discussione e di studio, tanto più attualmente che si sta per addivenire alla concessione generale delle ferrovie secondarie:

Onorevole signor Direttore,

Ai risultati sempre soddisfacenti che diedero le concessioni delle ferrovie di importanza secondaria all'industria privata, se ne sta per aggiungere un nuovo assai rilevante, quello della linea da Ferrara a Suzzara. Sono 81 chilometri di grande interesse militare ed utilissimi in caso di piene del Po, attraversanti terreni fertili, che vedremo fra breve aperti all'esercizio con onere assai lieve per lo Stato, di poco oltre 5 milioni, rateato su diversi bilanci. Spesi questi, non si hanno a temere le ingrate sorprese di opere aggiuntive, riparazioni straordinarie e simili.

Il sistema delle piccole concessioni, osteggiato nelle Camere nel 1879 e poco desiderato dal Governo per la mira di tutto accentrare e dirigere, sortì trionfante anche da questa nuova prova. Al successo della Bergamo-Ponte della Selva, della Rete Modenese e Reggiana, della Parma-Suzzara, della Laveno-Varese-Como e Nord-Milano, della Arezzo-Fossato, Novara-Seregno, Roma-Nettuno, di quelle dei dintorni di Napoli e di altre, tutte eseguite con aggravi ben lievi per lo Stato, si aggiunge codesto, per cui nessuno, che abbia qualche competenza in materia, può disconoscere la grande convenienza di estendere un sistema che chiama in aiuto l'industria privata nel grave cômpito del completamento della Rete ferroviaria italiana.

Di ciò il Ministro Saracco si dimostrò convinto, e lo provò proponendo l'aumento da 1000 a 3000 lire per i sussidi chilometrici nelle concessioni. Il passo fatto, in sè stesso buono, non è però sufficiente, e dovrebbe essere seguito da altri, se non si vuole che continui quello sperpero della pubblica finanza, che sono le costruzioni delle ferrovie fatte direttamente dal Governo.

Che il mettersi più risolutamente su questa via, utile sempre, possa essere specialmente indicato al dì d'oggi, sembra manifesto, da quanto si viene annunciando per le grandi reti. Le strettezze finanziarie da una parte, la sempre più dimostrata inettitudine delle Convenzioni a dare un esercizio quale lo si desidera, i pericoli anzi di averlo quale esiste in caso di una guerra, resi palesi dagli inconvenienti sorti nella recente occasione della visita dell'Imperatore di Germania, hanno fatto avanzare di molto l'idea, di che le scrissi mesi sono, la necessità cioè delle vere concessioni.

Ora, in tale eventualità, che io spero prossima come unica adatta a dare alle ferrovie italiane un assetto veramente razionale e pratico, la questione delle piccole concessioni a Società minori per le linee di scarso traffico, è questione che va seriamente studiata. Alle grandi reti, dividendo l'Italia continentale in due sole grandi, anzi sterminate Società, si è dato già una estensione eccessiva; sicchè i movimenti di questi grandi corpi si dimostrarono già troppo lenti e difficili, quanto quasi quelli dello Stato, per cui sarebbe errore accrescerla di tutta la estensione delle complementari. È partito saggio pertanto cercare i mezzi che possano valere a sollevarle da una parte di servizio, a cui poco sono adatte, cioè da quello interamente locale. Senza insistere sopra un argomento, sul quale si è scritto più che sufficientemente e che all'estero non forma più oggetto di discussione, mi pare poter suggerire che il Ministro, in vista delle probabili concessioni maggiori, dovrebbe far studiare attentamente gli effetti e le risultanze delle minori. Da questi studi certamente risulterà la convenienza di procedere al completamento della Rete italiana a mezzo di piccole concessioni, giacchè alle complementari più importanti si è provveduto colle leggi votate ultimamente. Risulterà assai probabilmente la convenienza pure di stralciare dalle reti primarie le linee di traffico limitato, anche già costrutte, per affidarle a piccole Società, legate possibilmente alle prime con disposizioni facili a concepirsi e già applicate all'estero.

A ciò sorgerà una obbiezione da parte delle grandi Società, il timore delle concorrenze già esperimentate per le ferrovie del Ticino nel servizio dei laghi di Como e Mag-

giore e per le tramvie, massime interprovinciali. Ma al citato inconveniente, che pur va riconosciuto come serio, si può porre rimedio coll'evitare la formazione di linee o piccole reti aventi estremi identici a quelli delle linee della rete principale, correnti in direzione analoga od in altro modo, impedendo la creazione della lamentata concorrenza.

Se però si prende a considerare, non l'interesse finanziario del paese al momento delle nuove grandi concessioni, ma quello del futuro buon servizio, è certo che queste Società minori, poste ai fianchi delle maggiori, colla loro mobilità ed attività, colla maggior conoscenza dei bisogni locali, servono di stimolo a quelle; additano spesso con provvedimenti acconci delle vie nuove, per servire il pubblico, che poi si estendono e generalizzano con vantaggio generale non lieve. Questi corpi piccoli ed agili servono di stimolante ai grandi ed un po' inerti, per cui anche da questo lato si raccomandano da sè stessi e gioverà formar loro una equa posizione.

O colle piccole Società autonome o quasi, o con prescrizioni idonee nei capitolati, è indispensabile che nelle concessioni generali più o meno prossimamente future, si determini un modo diverso di esercizio delle linee aventi 30, 40 e più mila lire di reddito a chilometro, e delle altre che ne dànno appena 5, 4 ed anche 2 mila. Se non si modificano le norme attuali, da una parte i sagrifici per tener aperte all'esercizio le ferrovie ultime contemplate saliranno a cifre rilevantissime, dall'altra il pubblico non ne potrà cavare il desiderato profitto. In località di limitato movimento commerciale è necessario poter raccoglierlo tutto sulla ferrata, che la serve. Ma a ciò non si può arrivare che con fermate e treni frequenti, vale a dire, col servizio economico. A questo sono più adatte le piccole Società, ma si potrà, ove non si arrivi a formarle, addivenirvi anche a mezzo delle grandi, quando nei contratti di concessione generale si abbia cura di inserire le convenienti disposizioni.

Lumi per regolarle se ne caveranno dagli studi, cui sopra accennai, e ne daranno i convincenti esempi, che l'estero offre in numero esuberante e di ogni natura. Voglio sperare non si trascurino, benchè lo si ripetè tante volte senza frutto da esserne scoraggiati. Il Ministro Saracco, che già ripetutamente fece appello alle iniziative locali, che caldamente raccomandò l'ottimo sistema dei sussidi chilometrici, non credo mancherà alla prova. Rifletta appena che nelle linee secondarie di scarso reddito sta la parte debole delle Convenzioni, starebbe quella di una qualunque concessione, e lo so troppo intelligente per non togliere a quell'assetto definitivo delle ferrovie italiane, a cui spero sia chiamato a provvedere, una tanta causa di future difficoltà, un verme roditore che a lungo andare può comprometterne l'esistenza.

Nelle viste militari va poi considerato che la dotazione di materiale mobile per le ferrovie minori adatto al servizio economico, costa molto meno di quello necessario pel servizio ordinario, e che per conseguenza sarà assai più prontamente raggiunta la dotazione di esse, rimanendo disponibili per le linee maggiori i mezzi in tal modo risparmiati, per cui più presto sarà raggiunta la dotazione completa di quest'ultime, tanto imperiosamente reclamata nei momenti di pericolo.

Da qualunque parte si guardi la questione, appare manifesto che il ricorrere alla industria privata colle piccole concessioni, e l'introdurre sulle ferrate di limitata rendita il servizio economico siano ormai gli unici partiti che possano renderci capaci di compiere il vasto programma ferroviario decretato colle leggi del 1879 in avanti.

Salutandola distintamente, mi segno

Traona, 3 novembre 1888.

Suo dev.mo

Ing. Guido Paravicini.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

CASSA PENSIONI ALTA ITALIA

RESOCONTO 1887

Dalla Presidenza del Comitato d'Amministrazione della Cassa Pensioni Alta Italia (presidente il comm. Lisiade Petroni, supplente il direttore generale comm. Mattia Massa) abbiamo ricevuto il Resoconto per lo scorso anno 1887, il 26° dell'istituzione. Questo Resoconto fu approvato dal Comitato stesso nell'adunanza del 21 agosto 1888 e sanzionato dai Consigli d'Amministrazione: delle Strade ferrate del Mediterraneo nell'adunanza 28 agosto 1888, delle Strade ferrate Meridionali (Esercizio della Rete Adriatica) nell'adunanza 13 settembre stesso anno.

Trattandosi di istituzione diretta a vantaggio del benemerito personale ferroviario, noi ne compileremo — come di consueto — un cenno riassuntivo che valga a riaffermare il concetto dell'utilità di così importante sodalizio e del suo sempre progressivo sviluppo.

Il Resoconto 1887, a cui è premessa una relazione del Comitato di Amministrazione sulla gestione dell'anno medesimo, consta di due parti: Rendiconto e dati statistici.

Nella relazione vi hanno sette punti di gestione contenenti i fatti più salienti occorsi nell'anno e le relative deliberazioni. Crediamo opportuno di riassumerli brevemente tutti sette:

I. La questione col Ricevitore dell'Ufficio delle Successioni di Milano, che aveva fatto notificare la liquidazione della tassa di manomorta a carico dell'Istituto, relativa al quinquennio 1881-85 per il complessivo importo di lire 397,832.64. Contro questa liquidazione fu dapprima presentato un ricorso in via amministrativa e portata poscia causa avanti il Tribunale civile e correzionale di Milano. Questo, con sua sentenza pronunciata il 26 dicembre 1887, accoglieva pienamente la dimanda della Cassa Pensioni, dichiarandola non soggetta alla tassa di manomorta. Ma l'Amministrazione demaniale non si è acquietata al giudizio del Tribunale, ed ha ricorso in appello contro la sua sentenza. La questione è tuttora in giudizio, ed intanto la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo si è generosamente assunta di pagare in proprio le spese per la causa.

II. La soppressione dello speciale *Bollettino*, la cui pubblicazione fu iniziata nel 1885 allo scopo d'informare i compartecipanti delle principali deliberazioni prese dal Comitato. Si darà invece maggior diffusione ai processi verbali delle adunanze del Comitato.

III. La questione sulla portata della disposizione contenuta all'art. 35, § 4 del Capitolato annesso alla legge sulle Convenzioni, mediante cui si provvede all'insufficienza dei versamenti fatti alle Casse di pensione e di soccorso, antecedentemente al 1° gennaio 1885; al qual uopo venne destinato il 2 0/0 sull'aumento del prodotto lordo al disopra di quella iniziale afferente alla Rete principale. Or bene, le dichiarazioni fatte in proposito dal Ministero dei Lavori Pubblici alla Commissione generale del Bilancio dissipano ogni incertezza sul modo di valutare questo 2 0/0, il quale sarà corrisposto sopra tutto il prodotto lordo eccedente le somme iniziali fissate dalle Convenzioni e non soltanto sulla parte spettante al Governo.

IV. Il riordinamento delle Casse Pensioni mediante uno statuto unico che, dopo le necessarie approvazioni dei Comitati delle varie Casse Pensioni, delle Società Esercenti e del R. Governo, sarebbe da attuarsi presso tutte e tre le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. Questo progetto fu compilato dalla speciale Commissione incaricata di tali studi (1).

(1) Ricordiamo che di tale progetto abbiamo dato un accurato esame nel N. 20 (19 maggio 1888), e che nel N. 40 (6 ottobre) abbiamo poscia accennato come esso sia stato approvato dai rispettivi Comitati ed attenda soltanto la sanzione governativa.

V. La nomina d'una speciale Commissione di Finanza con incarico di esaminare quali sieno i titoli che per sicurezza e reddito si presentano più convenienti per l'impiego dei capitali, di proporli al Comitato, e una volta ammessi, di investire i capitali del Sodalizio.

VI. La spesa per l'impianto di registri sussidiari per i compartecipanti e per i pensionati, contenenti rispettivamente l'importo dei versamenti eseguiti e la pensione liquidata; questi registri sussidiari, per ogni eventualità d'incendio negli uffici del Sodalizio, vengono custoditi nella cassa forte presso la Cassa centrale, donde non si riprendono che a determinati periodi per metterli al corrente coi nuovi versamenti e per aggiungervi le nuove pensioni liquidate.

VII. Di quest'ultimo punto — il più importante, perchè contiene le informazioni sui principali risultati dell'anno 1887 — riportiamo il testo:

I compartecipanti alla fine dell'anno 1886 erano N. 25,215

Durante l'anno 1887 avvennero le seguenti variazioni:

Ammessi	1. — Impiegati d'ogni grado che ottennero la nomina stabile nel corso dell'anno, d'età inferiore ai 35 anni	N. 1,322	» 1,353
	2. — D'età superiore ai 35 anni (ma non oltre i 40), a norma dell'articolo 5°, § 3° dello Statuto . . .	» 31	
		Totale	N. 26,568

		MORTI	Dimissionari o destituiti	In quiescenza	
Eliminati	1. — Agenti d'origine sociale e dell'esercizio provvisorio governativo	227	176	383	
	2. — Agenti di provenienza delle antiche ferrovie dello Stato .	13	1	71	
		240	177	454	
			871		» 871

Compartecipanti esistenti al 31 dicembre 1887 N. 25,697

di cui:

N. 25,164 d'origine sociale e dell'esercizio provvisorio governativo, e

» 533 di provenienza delle antiche strade ferrate dello Stato.

N. 25,697

Le pensioni vitalizie e temporanee inscritte in bilancio alli 31 dicembre 1886 importavano una somma di annue . . . . . . L. 1,593,255.73

Nel corso dell'anno 1887 se ne liquidarono per un importo di annue . . » 493,299.70

Totale L. 2,086,555.43

Deducendo da questa somma l'ammontare di quelle cessate in detto anno per morte o per i motivi previsti dallo Statuto in » 91,067.59

si ha l'importo delle pensioni vitalizie e temporanee inscritte in bilancio alli 31 dicembre 1887 in . . . . . L. 1,995,487.84

Il bilancio di cassa dello scorso anno si compendia nei seguenti risultati:

Entrate . . . . . L. 5,438,593.64
Spese. . . . . . » 1,980,729.86

Rimanenza attiva dell'esercizio 1887 L. 3,457,863.78

a cui aggiunto il fondo pensioni alli 31 dicembre 1886 in . . . . » 37,874,638.90

si avrà il totale del fondo pensioni alli 31 dicembre 1887 in . . . . L. 41,332,502.68

Come rileverete anche dal Rendiconto delle operazioni di cassa, nell'anno 1887 si riscossero dalla Società dell'Adriatica L. 68,897.32 a saldo delle ritenute fatte al proprio personale inscritto a questa Cassa Pensioni nell'anno 1886, e del relativo contributo amministrativo, per cui la rimanenza attiva di detto anno, anzichè di sole L. 3,367,668.16, come risulta dal relativo Rendiconto, fu effettivamente di lire 3,436,565.48, mentre all'opposto quella dell'anno 1887 che giusta i risultati più sopra esposti, risulta di L. 3,457,863,78, non è che di L. 3,388,966.46. La qual cosa però non porta alcuna variazione sull'importare definitivo del fondo pensioni alli 31 dicembre 1887, che, come si è già detto, ammonta a L. 41,332,502.68. Infatti:

Fondo pensioni alli 31 dicembre 1886, come dal Rendiconto di detto anno . . . . . L. 37,874,638.90

Somma riscossa nel 1887, da portarsi in conto dell'esercizio 1886 . . . » 68,897.32

Totale L. 37,943,536.22

Rimanenza attiva dell'esercizio 1887 » 3,388,966.46

Totale Fondo Pensioni alli 31 dicembre 1887 . . . . L. 41,332,502.68

Per darvi poi un'idea più esatta dello sviluppo del nostro Sodalizio, abbiamo epilogato nel seguente quadro i risultati finanziari verificatisi nel decennio 1878-87, confrontando le spese colle entrate d'ogni anno, e le pensioni estinte con quelle liquidate annualmente.

RISULTATI VERIFICATISI NEL DECENNIO 1878-1887.

Anno	Numero medio dei compartecipanti	Entrate	Spese	Avanzo netto di ogni anno	Fondo esistente alla fine d'ogni anno	Per ogni 100 lire di entrate se ne spesero		PENSIONI		Per ogni 100 lire di pensioni liquidate se ne estinsero	
						Media annuale	Media quinquennale	liquidate durante l'anno	estinte durante l'anno	Media annuale	Media quinquennale
1878	18,102	2,466,438.08	518,385.49	1,948 052.59	17,948,714.51	21.02		85,930.87	27,115.04	31.55	
1879	18,827	2,588,630.56	590,383.32	1,998,247.24	19,946,961.75	22.80		93,266.82	15,127.59	16.22	
1880	19,346	2,736,938.17	664,104.61	2,072,833.56	22,019,795.31	24.26	24.36	100,066.94	34,028.91	34.01	27.90
1881	19,846	2,820.828.75	734,668.80	2,086,159.95	24,105,955.26	26.75		110,936.04	26,174.29	23.59	
1882	20,548	3,162,375.09	847,584.29	2,314,790.80	26,420,746.06	23.64		157,118.05	50,187.33	31.94	
1883	21,705	3,222,496.87	966,414.57	2,256,082.30	28,676,828.36	29.99		168,805.44	55,325.07	32,77	
1884	23,131	3,476,510.03	1,126,474.83	2,350,035.20	31,026,863.56	32.41		202,880.52	48,627.79	23,96	
1885	24,527	4,777.267.26	1,297,160.08	3,480,107.18	34,506,970,74	27.15	31.90	252,370.14	58,309.95	23.10	23.32
1886	25,399	5,052,428.25	1,615,862.77	3,436,565.48	37,943,536.22	31.98		392,574.44	98,810.26	25.17	
1887	25,891	5,369,696.32	1,980,729.86	3,388,966.46	41,332,502.68	36.88		493,299.70	91,067.59	18.46	

A quest'ultimo punto della succinta relazione — a cui succedono il *Rendiconto della gestione durante l'anno 1887* (parte prima) ed i *Dati statistici* (parte seconda), corredate amendue di pregevolissime notizie e di opportuni prospetti illustrativi — pone fine il Presidente del Comitato rinnovando i voti per la prosperità del Sodalizio. E noi, associandoci di tutto cuore a tali voti, siamo lieti di dover porgere un sincero tributo di lode ai benemeriti che per la prosperità del Sodalizio prestano continua ed attenta cura.

CONCORRENZA FERROVIARIA
TRA IL CANADÀ E GLI STATI UNITI

Il desiderio degli Stati Uniti di annettersi o almeno di assorbire commercialmente il Canadà, il vivo contrasto di qnesto a tali atti ed il suo intento invece ad una rivalsa, la conseguente diffidenza politica e la reciproca concorrenza commerciale, trassero i due Stati confinanti dell'America del Nord a quello stadio di animosità, di cui la questione sulle pesche, diplomatica prima e poscia parlamentare a Washington, non fu che il primo scatto di lunga incubazione.

Non vogliamo per certo riandare le fasi di questa latente ed acuta lotta politica ed economica e tanto più della politica, che non può trovare eco in questo nostro periodico; nè indagarne le cause e svilupparne le conseguenze. Ci limiteremo piuttosto a fare alcuni studi e confronti su di un lato della questione prettamente economica, sullo sviluppo cioè delle ferrovie nei due Stati e sulla concorrenza nata per queste fra i medesimi.

Delle ferrovie negli Stati Uniti e nel Canadà ci siamo sempre occupati, seguendone con attenzione l'ampio loro sviluppo, e perciò ci basta intanto ricordare i cenni riassuntivi pubblicati sulle ferrovie degli Stati Uniti nei n. 34 e 37 (25 agosto e 15 settembre), e su quelle del Canadà nel n. 33 (18 agosto).

Con questo ricorso a statistiche, recentemente da noi pubblicate, possiamo ometterne la ripubblicazione, e procediamo tosto all'intento nostro di trattare cioè della concorrenza ferroviaria tra i due Stati desumendone taluno dei documenti da un importante articolo del *Journal des Transports*.

Uno dei principali elementi di ricchezza degli Stati Uniti sta appunto nella sviluppatissima sua rete ferroviaria, che conta circa 200,000 chilometri di ferrovia, tutti di nuova costruzione, e tutti di proprietà privata. Questa colossale opera di privata iniziativa e fonte perciò di concorrenza tra le Società costruttrici od esercenti, doveva dar luogo di necessità ad abusi, e specialmente nell'esercizio delle ferrovie in cui era nullo affatto il controllo governativo. Gli abusi accaddero e gravissimi, sino ad essere causa di veri disastri finanziari non solo per talune Società, ma eziandio per alcuni Stati dell'Unione.

Il Governo Centrale dovette intervenire, e per la prima volta fu fatta una legge, sotto il nome di « Interstate Commerce Law », la quale ha scopo appunto di regolare la concorrenza ferroviaria tra Società e Società, tra Stato e Stato dell'Unione.

Contemporaneamente al grande e rapido sviluppo ferroviario dell'Unione Americana del Nord, in un vicino Stato soggetto al dominio inglese, nel Canadà, un'altra rete andavasi formando a poco a poco, ma con solido e costante incremento. E quando appunto il Governo degli Stati Uniti dovette con rigorosa legge intervenire nelle amministrazioni ferroviarie e fortemente contenere e regolare gli atti delle proprie Società costruttrici ed esercenti, ecco il Governo del Canadà contrapporre alle regolamentarizzate linee americane la rete canadiana, di 11,691 miglia, ossia 18,823 chilometri, rappresentanti un capitale di 3,500,000,000 di lire, libera dei suoi atti e scevra d'ogni vincolo legale.

In questa rete canadiana due Società primeggiano e per estensione di chilometri, e per solidità finanziaria, e per eccellenza di organizzazione, cioè: la « Grand Trunk Railway » e la « Canadian Pacific Railway ». La prima estendesi lungo il fiume San Lorenzo ed il lago Ontario, e fa capo nello Stato del Michigan, sulle sponde del lago Huron; la seconda attraversa da una parte all'altra il nord del continente americano, da Montreal a Vancover, e penetra, col raccordamento di Sault-Santa Maria, nei ricchi granai degli Stati del Wisconsin e dell'Illinois a Mineapolis, presso Duluth, ed a breve distanza da Chicago.

Tra le ferrovie americane e le canadiane s'iniziò poco a poco la concorrenza, che assunse poscia tutta la sua potenza di lotta commerciale. La vittoria arrise alle due grandi Società canadiane, per modo che la Grand Trunk trasportò nel 1887 5,080,638 viaggiatori e 6,458,056 tonnellate effettive di merci, e la Canadian Pacific 1,949,215 viaggiatori e 2,118,319 tonnellate.

Non è il valore assoluto di queste cifre che bisogna considerare, sibbene il loro valore relativo, ossia in rapporto alla popolazione del Canadà, che non oltrepassa i 5,000,000 di abitanti.

Così stando le cose, una tale concorrenza non poteva non preoccupare grandemente gli animi negli Stati Uniti, sino a far questione di rappresaglie contro il Canadà nel lungo periodo di preparazione alla elezione presidenziale, chiuso il 4 corrente novembre. La questione, aperta col trattato sulle pesche, si accentuò in vario modo, specialmente nel Senato di Washington, ove non mancarono discorsi eccitanti il Governo ad annettere o preparare l'assorbimento del Canadà. Se non s'intenda davvero arrivare sino a tal punto, gli è certo che queste minaccie politiche e altre rappresaglie economiche sono dirette a far entrare il Canadà in una unione economico-commerciale cogli Stati Uniti. Questi sono giovani e ricchi, ma il Canadà è più giovane ancora e s'avvia a diventar piùricco.

In questo argomento, avendovi parte principale la concorrenza ferroviaria — di cui ci occupiamo — riportiamo la seguente conversazione d'un corrispondente del *New-York-Herald* col signor Cullom, senatore dell'Illinois ed uno dei membri più influenti della Camera Alta degli Stati Uniti. Per aggiungere maggiore importanza a questa conversazione, notiamo come il senatore Cullom, insieme col deputato Reagan, sia stato appunto il proponente ed il più accanito difensore della legge a cui abbiamo accennato più sopra sotto il titolo di « Interstate Commerce Law ».

Ed ecco i precisi termini della conversazione, che fedelissimamente traduciamo:

« Il senatore Cullom crede che verrà il momento in cui la presenza del Canadà sulla nostra frontiera settentrionale sarà una minaccia costante per la nostra pace e per la nostra prosperità.

« Questa è la ragione — ha soggiunto il rappresentante dell'Illinois — che mi ha fatto presentare al Senato la domanda di una inchiesta e di una relazione sul numero delle linee di questo paese, le quali sono in proprietà o sotto il controllo indiretto della Canadian Pacific e della Grand Trunk. Io credo che quando i fatti saranno conosciuti, più d'uno rimarrà sorpreso dall'apprendere che una parte del traffico americano è distolto dalla sua naturale corrente da agenti stranieri. Sono stato assicurato che circa la metà delle merci importate dalla China e dal Giappone in America è consegnata ad una linea di piroscafi sovvenzionata dall'Inghilterra sino all'isola di Vancover. Di là le merci sono consegnate alla Canadian Pacific Railway e trasportate all'Est sino ai punti estremi, ove esse sono trasbordate a destinazione sulle linee americane. Tutto ciò costituisce un danno alle nostre ferrovie che bisogna riparare. Ecco perchè io domando un'inchiesta, che dovrà incominciare da Halifax e proseguire lungo tutta la frontiera canadiana sino a San Francisco, e raccogliere tutte le informazioni possibili su tale questione e capaci di dimostrare sino a dove arriva l'impudenza dei nostri rivali.

« Perchè, signor senatore, obbiettò allora il corrispondente dell'*Herald*, avete paura del Canadà, che non ha che una popolazione di 5 milioni di abitanti, mentre noi possiamo gettarlo nell'ombra (*overshadow*) coi nostri 60 milioni di cittadini?

« Non è il presente che io considero, rispose il senatore Cullom, è l'avvenire. L'Inghilterra fa tutto il possibile per conservare il *Dominiom* del Canadà. Quanti anni credete voi che occorreranno prima che la sua attuale popolazione di 5 milioni siasi quintuplicata? Io lo ripeto, i nostri speciali interessi sono contrari. Presto o tardi essi verranno alle prese (*clash*), e quando ciò accadrà ne seguiranno tumulti; perchè non è nella natura delle cose che noi possiamo sempre vivere in pace. Allora bisognerà che o il Canadà assorba gli Stati Uniti o che noi assorbiamo il Canadà. Io vi lascio giudicare quale dei due assorbirà l'altro ».

Per dare completa l'idea del senatore Cullom, abbiamo dovuto inoltrarci alquanto nella sua conversazione col corrispondente del *New-York-Herald*, ma gli è sull'argomento dell'inchiesta ferroviaria che vogliamo specialmente fissare l'attenzione dei nostri lettori, come su quello che tutta spiega l'importanza della questione da noi indicata col titolo: « Concorrenza ferroviaria tra il Canadà e gli Stati Uniti ».

Ed intanto è appunto una questione ferroviaria interna che minaccia di tramutarsi in politica e dar luogo all'autonomia o secessione dello Stato di Manitoba dal Canadà.

Fra il Governo del Manitoba e la Canadian Pacific esiste un lungo dissidio circa la ferrovia della Red River Valley, a cui lo Stato del Manitoba annette molta importanza per lo sviluppo delle industrie del paese. Questa linea dovrebbe attraversare la ferrovia Canadian Pacific su di un punto del tronco sud-occidentale. La Canadian Pacific vi si oppose e la questione fu portata alla Corte Suprema del *Dominion*; ma intanto lo Stato del Manitoba diede ordine ai suoi ingegneri di proseguire i lavori di costruzione. La Società Canadian Pacific sbarrò gli accessi alla propria ferrovia sul punto d'intersezione della linea Red River Valley e mandò sul luogo squadre d'operai armati per respingere, se sarà del caso, gli operai della Red River Valley. Lo Stato del Manitoba a sua volta inviò truppe per la difesa degli operai della propria linea e per occupare colla forza, se occorrerà, il binario della Canadian Pacific. Al mantenimento dell'ordine, infine, il Governo centrale del Canadà ha spedito parecchi distaccamenti di truppe.

A tal punto, già lo si sapeva, era la questione, quando gli ultimi telegrammi — scrive il corrispondente del *Moniteur des intérêts matériels* da Londra — annunciano ora che la popolazione dello Stato di Manitoba minaccia di reclamare la propria autonomia, cioè di staccarsi dalla Confederazione Canadiana per costituirsi in colonia indipendente, o forse per dimandare l'annessione agli Stati Uniti, se non ottiene soddisfazione in questa vitale questione della ferrovia della Red River Valley.

E così stanno per ora le cose, mentre tra il Governo centrale, il Governo dello Stato di Manitoba e la Canadian Pacific continuano le trattative.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Società delle Ferrovie del Mediterraneo.

Ieri (9) si riunì il Consiglio di Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ed approvò la relazione da farsi nella prossima Assemblea generale degli azionisti.

La relazione esordisce ricordando come il fatto più saliente avvenuto durante l'esercizio 1887-88 sia stata la stipulazione della Convenzione col R. Governo per la costruzione di linee complementari, e nota che in tal modo si è usciti dallo stadio preparatorio per entrare nel periodo attivo delle costruzioni. Avverte che le Commissioni miste di consegna, riparto e valutazione, meno quella per la consegna delle linee, hanno ormai finito il loro compito; che i lavori dell'allegato *B* proseguirono in modo più soddisfacente che nei primi due anni; che il materiale rotabile aumentò pure in proporzione abbastanza sensibile; che il personale fu del pari aumentato, ma in misura molto limitata, avuto riguardo alle nuove linee aperte e al maggiore traffico servito, e gli furono concesse promozioni di stipendio che, nel triennio dal 1° luglio 1885, sommano a più di tre milioni.

Seguono tre capi, di cui il primo tratta dell'Esercizio, il secondo delle Costruzioni, il terzo del Bilancio: il primo tratta dei prodotti lordi, delle spese dell'esercizio, delle tariffe, degli orari, del materiale rotabile e del contenzioso.

La proposta che vien fatta all'Assemblea è la seguente: « L'Assemblea, udita la relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci, approva il bilancio e le liquidazioni dell'esercizio 1887-1888, fissando in L. 29 il dividendo per ognuna delle 270,000 azioni di prima emissione ».

L'Assemblea dovrà inoltre eleggere otto amministratori, di cui sette in sostituzione dei signori commendatore Falcone, comm. Maraini, comm. Marsaglia, cav. Maurogordato, comm. Pariani, comm. Pedroni e barone comm. Podestà, scadenti per anzianità, e uno in sostituzione del defunto comm. Bondi, ed eleggere i cinque Sindaci.

><

Il Consiglio approvò inoltre la proroga a tutto il 1900 della convenzione colla Società Internazionale pel servizio delle vetture a letti, e la convenzione stipulata pel servizio cumulativo colla ferrovia Novara-Seregno: infine si occupò degli affari correnti.

><

Ferrovia Parma-Spezia
(*Tronco Spezia-Pontremoli*).

In seguito ad accordi intervenuti fra il R. Governo e la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, il giorno di lunedì 5 corr. si effettuò la visita di ricognizione del nuovo tronco Spezia-Pontremoli della linea Parma-Spezia, per constatarne lo stato d'avanzamento dei lavori di costruzione e fissarne il giorno dell'apertura.

La Commissione di visita era composta: per il R. Governo, dai signori cav. ing. F. Nicolari, R. Ispettore-Capo del Circolo di Firenze, e cav. ingegnere Buffa, R. Ispettore; per il Servizio Costruzioni della Società del Mediterraneo, dai signori: comm. ing. G. Oliva, Direttore, comm. ing. Valagussa, Ispettore, e cav. ing. Checchi, Capo-Divisione; per i Servizi d'Esercizio della Società stessa, dal signor comm. A. Bachelet in concorso dei signori cav. ingegnere E. Toppia, Capo-Divisione, cav. ing. A. Pennacchio, Capo-Sezione principale, e cav. F. Rossi, Ispettore principale. Erano pure presenti le Imprese costruttrici dei vari tronchi.

Il risultato della visita fu soddisfacente, cosicchè si è potuto fissare per il 15 corrente la data d'apertura al pubblico servizio della linea fino a Pontremoli.

In un precedente numero del *Monitore* abbiamo riferiti i dati di questo nuovo tronco che, mentre soddisfa i voti della popolazione di Val di Macra fino a Pontremoli, segna un nuovo passo verso il desiderato compimento dell'intiera linea Parma-Spezia, arteria importantissima che presto si spera di vedere aggiunta alle reti delle Ferrovie italiane. Accenneremo ora a titolo d'informazione, che il 15 corrente saranno attivate le seguenti stazioni e fermate: Vezzano (bivio colla linea Spezia-Pisa), S. Stefano (futuro bivio della diramazione per Sarzana), Aulla, Villafranca in Lunigiana, Filattiera e Pontremoli. Le altre due fermate di Caprigliola e Terrarossa saranno aperte al servizio fra alcuni mesi, quando cioè saranno ultimate alcune pratiche in corso al riguardo.

La città di Pontremoli, che dà giustamente molta importanza all'apertura della nuova linea, ha voluto solennizzare la visita di ricognizione, facendo una festevole e cordiale accoglienza alla Commissione di visita al suo arrivo nella stazione, ove l'attendevano tutte le Autorità cittadine e governative, le Società

operaie con bandiere e banda musicale, e tutta la popolazione festante.

Ultimato il proprio còmpito, la Commissione fu poi, per gentile invito del signor Sindaco di Pontremoli, accompagnata al Teatro Comunale, ov'era predisposto un suntuoso banchetto di 80 coperti, a cui erano pure stati invitati l'on. deputato Quartieri, tutti gl'ingegneri della ferroria ed i più ragguardevoli cittadini di Pontremoli e delle città vicine. Al termine del banchetto pronunciarono applauditi discorsi il signor Sindaco ed il signor Sotto-Prefetto di Pontremoli, rappresentante anche il signor Prefetto di Massa-Carrara, l'on. Quartieri, il commendatore Oliva, il signor Pretore di Pontremoli, il Rappresentante della città di Spezia, il Consigliere provinciale Giumelli e vari altri fra i convitati.

><

Ferrovia Lecco-Como.

Nel giorno 5 corrente da una Commissione Governativa composta del signor cav. De Casa R. Ispettore Capo del Circolo di Milano e del signor cav. Rovida incaricato della vigilanza e della costruzione della linea Lecco-Como, venne eseguita la visita di ricognizione della linea stessa. Assistevano per la Società delle Ferrovie Meridionali, che ebbe a costruirla e che la dovrà esercitare, i signori commendatore Lanino, Direttore dei Trasporti, e commendatore Pessione, Direttore dei Lavori. La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, quale esercente il tronco comune Camerlata-Como, era rappresentata dai sig. comm. Confalonieri, Capo Divisione del Traffico, e cav. Carnelutti, ing. Capo Divisione del servizio di Mantenimento, Sorveglianza e Lavori. Il risultato della visita essendo stato soddisfacente, venne stabilito di proporre l'attivazione all'esercizio per il giorno 20 corrente.

><

Nuova stazione sulla linea Asti-Mortara.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato generale il progetto relativo all'impianto di una stazione al casello N. 67 della linea Asti-Mortara, in sostituzione della fermata che esiste attualmente a Castel d'Agogna e di quella che dovevasi istituire al casello N. 63 della linea predetta.

L'importo dei lavori previsti in progetto, e che dovranno far carico ai fondi dell'allegato B, ascende a lire 136,300 75; oltre alla spesa di L. 23,236 67 per i materiali metallici da adoperarsi nell'armamento.

><

Magazzini generali e stazione marittima di Venezia.

Ci viene assicurato che nelle recenti conferenze tenute a Venezia presso quella R. Prefettura, fra le rappresentanze delle diverse parti interessate, si sarebbero appianate le vertenze insorte circa l'allacciamento dei Magazzini generali con la Stazione marittima di Venezia e circa la luce libera da assegnarsi al ponte che dovrà costruirsi a tale scopo sul Canale Scomenzera. Sarebbe stato concertato che questo ponte venga costrutto a due luci di m. 20 cadauna; e quanto all'allacciamento si sarebbe rimasti d'accordo che fra il Municipio e la Società delle Meridionali si prendano gli accordi necessari per lo studio del progetto di dettaglio, al quale naturalmente è riservata l'approvazione governativa.

><

Ferrovia Genova-Ovada-Asti.

A schiarimento della notizia pubblicata nel precedente numero circa la memoria del Municipio di Mongardino relativa all'ubicazione di quella Stazione, dobbiamo avvertire che la Società Mediterranea sta bensì facendo studî per varianti al primitivo progetto, ma non ha fatto finora nessuna concreta proposta.

><

Ferrovia Santa Venere-Potenza.

La Camera di Commercio ed Arti di Potenza ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici una sua deliberazione nella quale si fanno voti al Governo del Re allo scopo di ottenere che i lavori della ferrovia da Santa Venere a Potenza siano principiati contemporaneamente dai due estremi della linea in parola ed al più presto possibile.

><

Ferrovia Isernia-Campobasso.

Ci informano da Venafro che quella Direzione tecnica governativa per la ferrovia Isernia-Campobasso sta lavorando attivamente attorno al progetto tecnico definitivo dell'ultimo tronco della ferrovia medesima, compreso fra lo sbocco della galleria di Castelpetroso ed Isernia della lunghezza di circa tredici chilom. e mezzo.

Buona parte del lavoro di compilazione del progetto suindicato è già finita, sicchè fra non molto, tutto potrà essere ultimato e sottoposto all'approvazione governativa.

><

Ferrovia Circumetnea.

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Catania ha fatto domanda alla Cassa dei Depositi e Prestiti allo scopo di ottenere la concessione di un prestito di L. 350,000.00, della qual somma la provincia intenderebbe servirsi pel pagamento, a titolo di anticipazione ed in conto del suo contributo per la costruzione della ferrovia Circumetnea, onde così facilitare al Consorzio costituito per la ferrovia stessa l'esaurimento degli incumbenti necessarî per ottenerne la concessione.

><

Sistemazione della stazione di Firenze.

Ci consta che l'egregio sig. Sindaco di Firenze, a nome di quella rappresentanza municipale, ha vivamente interessato S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici affinchè voglia favorevolmente accogliere e tradurre in atto, al più presto possibile, le proposte studiate dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per la sistemazione generale dei servizî ferroviari attorno a Firenze.

Questa sistemazione, vivamente desiderata dalla cittadinanza tutta, si renderebbe ora più che mai necessaria pel fatto del non molto lontano congiungimento alla stazione di Firenze della importante linea Faenza-Firenze.

><

Il viadotto di Paderno
(Ferrovia Ponte San Pietro-Seregno)

Il signor commendatore V Schioppo, ispettore del Genio Civile, incaricato dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate di procedere alla ispezione dei lavori in corso per la costruzione del grandioso viadotto sul fiume Adda, lungo la ferrovia Ponte San Pietro-Seregno, appaltato alla Società delle officine di Savigliano, ha adempito all'incarico affidatogli, ed ha di questi giorni presentato alla Superiorità la sua relazione nella quale è riassunto il proprio giudizio intorno al modo con cui hanno fin qui proceduto i lavori della importante opera d'arte.

Da informazioni assunte, e che abbiamo tutta la

ragione di ritenere attendibili, ci risulta che il prefato funzionario non ha avuto che a lodarsi dell'opera della Società predetta, la quale ha messo tutto il suo impegno per mostrarsi all'altezza delle nuove grandi strutture metalliche, le quali sono destinate alle traversate di grandi e profondi valloni in quei casi nei quali sarebbe grandemente dispendioso e difficile il provvedere con opere murarie od anche con travate metalliche.

Di questo grandioso lavoro, che fa onore all'ingegneria nazionale, abbiamo dato una fedele descrizione nel *Monitore* del 20 ottobre u. s. (N. 42).

><

Nuovo materiale ruotabile della Mediterranea.

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione governativa il fabbisogno del materiale ruotabile occorrente su quella rete pel biennio compreso fra il luglio 1889 ed il giugno 1891.

Il fabbisogno del quale trattasi comprende anche la dotazione delle nuove linee complementari da aprirsi all'esercizio. La somma complessivamente preventivata, per le provviste delle quali trattasi, ammonta a L. 18,600,000.

In riassunto le provviste considerate nel fabbisogno sono le seguenti:

N. 100 locomotive; N. 325 carrozze; N. 60 bagagliai e N. 1800 carri.

><

Contratti colla Mediterranea.

Nelle sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo tenutesi il giorno 9 corrente, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Filippo Tassara e figlio di Voltri per fornitura di N. 1955 molle di trazione e repulsione a spira per carrozze e bagagliai;

Colla Ditta stessa per fornitura di 400 molle di sospensione a balestra tipo *a* e di 500 molle di trazione e repulsione a spira, tipo *b*;

Col « Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation » di Bochum per fornitura di 80 cuori doppi in acciaio fuso al crogiuolo per crociamenti di via;

Colla Ditta medesima per fornitura di 600 molle a balestra per carri;

Colla Ditta medesima per fornitura di 100 cerchioni d'acciaio Martin-Siemens per ruote di locomotive e tenders;

Colla Ditta A. Raggio e Ratto di Genova per fornitura di 1560 molle di sospensione a balestra per carrozze e bagagliai;

Colla Ditta John Brown e C. Limited di Sheffield per fornitura di 1000 cerchioni in acciaio fuso al crogiuolo per ruote di locomotive e tenders;

Colla Ditta Valère Mabille di Mariemont (Belgio) per fornitura di 1400 molle di sospensione a balestra e 2500 molle di trazione e repulsione a spira;

Colla Ditta Saldarini Carlo di Milano per appalto lavori di rinforzo al muraglione di sostegno al piazzale della stazione di Como S. Giovanni.

><

Approvazioni di spese della Mediterranea.

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate:

L. 81,100 per rifacimento di metri 9684 di binario fra Torre del Greco e Torre Annunziata, lungo la linea Napoli-Metaponto;

L. 64,200 per risanamento della massicciata fra i Km. 15,678 e 20,718 lungo il tronco suddetto;

L. 21,000 per completamento lavori ed impianto del 3° binario nella stazione di Santa Margherita, sulla linea Genova-Pisa;

L. 6,660 per costruzione di una cabina ed aggiunta di leve all'apparato Saxby e Farmer, posto A, nella stazione di Genova P. P.;

L. 8360 per rifacimento binarii e 3 scambi nella stazione di Oneglia;

L. 1700 per collocamento di due cordoni telegrafici ad un conduttore nella galleria dell'Orco, sulla linea Cancello-Avellino;

L. 3600 per impianto di due dischi, tipo A. I., in stazione di Novi;

L. 10,800 per sostituzione di 4 piattaforme, da metri 4, con 3 piattaforme da metri 4.50, ed una intersezione retta in stazione di Voltri;

L. 8360 per rifacimento di metri 728 di binario in ferro e tre deviatoi in stazione di Oneglia;

L. 48,600 per risanamento di m. 6800 di massicciata sul tronco da Gallarate a Somma Lombarda (linea Milano-Arona).

><

Aggiudicazioni di gare della Mediterranea.

In base ai risultati della gara tenutasi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato Generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Profumo Attilio, di Napoli, l'appalto dei lavori di costruzione di un tronco di ferrovia di raccordo fra le linee Napoli-Porto e Napoli-Eboli, col ribasso del 24 p. 0[0.

><

Progetti e preventivi della Mediterranea.

Dalla Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediteraneo vennero presentati i seguenti progett e preventivi di spese:

L. 6800 per riordino parziale del macchinario nell'officina torneria, detta della prima sala, di Pietrarsa, a Napoli;

L. 18,700 per ampliamento e consolidamento della casa cantoniera ai tre Archi, in stazione di Roma Termini;

L. 3170 per ricostruzione soffitti della sala tappezzieri e torneria nelle officine di Pietrarsa;

L. 1600 per adattamento di una tettoia ad uso sala di riparazione delle vetture Pullman nelle officine di Pietrarsa;

L. 25,000, importo parziale della spesa occorrente pel raddoppiamento del binario sulla tratta Rho-Magenta e demolizione dell'officina di riparazione veicoli a Rho;

L. 3920 per costruzione di un muro a difesa dell'argine ferroviario, alle progressive 83,340 e 83,360, contro i danni prodotti dal torrente Loggia lungo la linea Alessandria-Piacenza;

L. 6872.25 per costruzione d'un nuovo magazzino per l'Economato a Torino P. N.;

L. 86,000 per esproprio terreni occorrenti per l'ampliamento e riordino della stazione di Pavia;

L. 10,800 per sostituzione di due piattaforme da metri 4 con altre da metri 4,50, e di 2 piattaforme in stazione di Voltri;

L. 21,200 per applicazione di traversi e piastre intermedie al binario ascendente Tortona-Novi, dalla progressiva 2509 allo scambio d'entrata, in stazione di Tortona;

L. 15,000 per ampliamento della stazione di Rogoredo ed impianto di nuovi apparecchi Saxby e Farmer nella stazione stessa;

L. 10,500 per spesa suppletoria occorrente per l'impianto del servizio merci in stazione di Quinto;

L. 6900 per maggior spesa occorrente pel ricarico massicciata lungo il tronco Torre del Greco-Torre Annunziata Centrale;

L. 50,000, parte spesa occorrente per ampliamento e riordino generale della stazione di Roma Termini;

L. 22,200 per impianto delle tubazioni e degli apparecchi per la somministrazione dell'acqua del Serino alle officine dei Granili;

L. 1320 per chiusura ed adattamento di locali sotterranei del magazzino del Servizio del Materiale, onde riparare dal gelo le sostanze oleose in stazione di Alesssandria;

L. 2500 per impianto illuminazione a gaz nei locali ad uso ufficio merci a grande velocità in stazione di Genova P. P.

><

Progetti e preventivi delle Meridionali.

Fra i progetti recentemente sottoposti all'approvazione governativa, dalla Società per le Strade ferrate Meridionali figurano i seguenti:

a) progetto riguardante il rifacimento in acciaio di m. 12,400 di binario armato in ferro, modello Meridionali fra i chilom. 426 e 465, della linea Bologna-Otranto. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 94,333 non tenuto conto del valore del materiale metallico di armamento calcolato in L. 170,740.58;

b) il progetto riguardante i lavori necessari all'impianto di una officina per la fabbricazione e la compressione del gaz ricco, sistema Pintsch, per la illuminazione delle vetture, nella stazione di Foggia. I lavori occorrenti per la costruzione del nuovo gazogeno valutato dello importo di L. 84,000, saranno dati in appalto a licitazione privata, divisi in due lotti, uno per le opere murarie, e l'altro per le opere in ferro;

c) il progetto relativo alla costruzione, mediante licitazione privata di due case cantoniere doppie, ai chilom. 12.238 e 30.262, della linea da Castellamare Adriatico a Terni. La spesa all'uopo preventivata rileva a L. 17,140;

d) il progetto per il rifacimento in acciaio del binario della linea Monza-Cololzio compresa fra le Stazioni di Monza e di Arcore, della lunghezza di m. 4350. L'importo dei lavori da eseguire ascende a L. 33,150.00, escluso il valore del materiale metallico di armamento, calcolato in L. 62,825.88;

e) il progetto relativo alla esecuzione dei lavori necessari per lo stabilimento nella Stazione di Foggia di un fabbricato con pensilina da adibirsi a vari usi. Al progetto va unito un preventivo della spesa di L. 35,380.00.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato generale delle ferrovie il progetto relativo al rifacimento con rotaie in acciaio di un tratto della linea da Pontelagoscuro, della lunghezza di m. 5490, ora armato in ferro. La spesa all'uopo occorrente, non calcolato il valore del materiale di armamento, ammonta a L. 33,319.00.

><

La Società medesima avendo riconosciuto la necessità di provvedere all'impianto d'una tettoia per fabbricato viaggiatori della stazione di Parma, ha già da qualche tempo disposto per la compilazione del relativo progetto, il quale è molto avanzato, e potrà essere fra breve sottoposto alla approvazione governativa.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

1. Il Consiglio di Stato ha manifestato il parere che sia da respingere il ricorso del Municipio di Lonigo contro il provvedimento del Ministero dei Lavori pubblici, col quale venne rigettata una domanda del Municipio medesimo, in data del luglio 1887, per la concessione di un tronco di ferrovia dalla città di Lonigo alla stazione omonima, situata sulla linea Milano-Venezia, col sussidio chilometrico governativo di L. 1000 al chilometro, per la durata di 35 anni.

2. Il Consiglio medesimo ha anche espresso l'avviso che sia meritevole della ministeriale approvazione il progetto dei lavori di completamento del tronco da Cervia a Cesenatico nella ferrovia complementare Ferrara-Ravenna-Rimini, per i quali è preventivata la spesa di L. 25,657.

I lavori medesimi saranno eseguiti a rimborso di spesa dalla Società delle strade ferrate meridionali.

3. Il prefato Consiglio ha poi dato parere su d'una istanza presentata dalla Ditta Bartolomeo Manfredi e figlio per ottenere l'esonero di multa incorsa per ritardo nella fornitura di meccanismi fissi occorrenti per le stazioni di Nucetto, Bagnasco e Priola nella linea da Ceva ad Ormea.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Consolidamento di Monterotondo e della Breda, lungo il tronco Mandolossa-Provaglio della linea Parma-Brescia-Iseo, presentato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali;

2. Appalto delle travate metalliche e della tettoia per la rimessa locomotive lungo il tronco da Borgo S. Lorenzo a Vaglia della linea da Faenza a Firenze;

3. Appalto delle travate metalliche del tronco Mursecco-Val d'Inferno della ferrovia Ceva-Ormea;

><

Il predetto Consiglio ha inoltre ammesso il collaudo della Impresa Trewhella per la costruzione del tronco Leonforte-Villarosa nella linea Catania-Licata, ed il collaudo della Impresa Tosi per la costruzione della stazione di Torrile-San Polo lungo il tronco Parma-Po della linea Parma-Brescia-Iseo.

><

Tariffe.

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, avendo riconosciuta la opportunità di estendere la tariffa locale N. 217 P. V. a tutte indistintamente le merci ivi nominate, in partenza dalle stazioni di Gravellona Toce, Ornavasso, Cuzzago, Premosello, Vogogna, Piedimulera, Villadossola e Domodossola, dirette a Milano, ha presentato a tale uopo regolare proposta al R. Ispettorato generale delle Strade ferrate interessandolo a volerla approvare.

><

I Ministri dei Lavori pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio hanno firmato un decreto col quale è approvata la proposta di aggiunta nella nomenclatura generale delle vigenti tariffe, della nuova voce: « cavi per telegrafi e cordoni per galleria » con la indicazione della classe prima della tariffa generale e della tariffa speciale N. 75.

><

Allo scopo di togliere ogni incertezza relativamente alle tasse da applicarsi per il trasporto in ferrovia ai *cerchioni di acciaio per vagoni e locomotive*, in causa che i medesimi non sono inscritti nella nomenclatura delle vigenti tariffe, l'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo d'accordo con quelle dell'Adriatico e della Sicilia ha presentato al R. Ispettorato generale regolare proposta per la inclusione nelle tariffe medesime della voce relativa con la indicazione della classe quinta e della tariffa speciale N. 116, serie E.

><

La Direzione generale delle Strade ferrate Meridionali ha disposto che a partire dal 16 corrente la tariffa locale N. 601 P. V. venga estesa anche alla Stazione di Sarzana.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti e preventivi di spese:*

1. L. 1250 per modificazioni ad alcuni meccanismi e scambi nella stazione di Oneglia;
2. L. 5380 per la ricostruzione di un tratto di muro di sostegno nel rilevato ferroviario verso il torrente Riccò presso il casello 149 fra Busalla e Pontedecimo;
3. L. 5560 per la sostituzione di una bilancia a ponte fisso da 20 tonnellate, con altra della portata di 30 tonnellate nella stazione di Monza;
4. L. 7200 per l'impianto di segnali ed apparecchi di controllo agli scambi lungo la linea da Roma a Pisa.

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti* e *preventivi di spese:*

1. L. 6360 per l'esecuzione di lavori di difesa alla spalla sinistra del torrente Quaresimo al km. 77,900 della linea Piacenza-Bologna;
2. L. 173,800 per l'ampliamento definitivo del servizio delle merci nella stazione di Rimini, a causa dell'innesto in quella stazione della nuova ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini e per l'impianto di una rimessa provvisoria per N. 8 locomotive e coi relativi binari di servizio;
3. L. 750,000 per l'ampliamento definitivo della stazione di Casarsa (linea Mestre-Cormons) in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona;
4. L. 1800 per l'impianto di una piattaforma di m. 5.50 in sostituzione di altra di m. 5 nella stazione centrale di Firenze;
5. L. 24,465 per provvedere all'esecuzione in stazione di Lecco di alcuni impianti necessari in dipendenza della apertura all'esercizio della nuova linea Lecco-Como;
6. L. 2650 per la costruzione di tombini di scolo delle acque pluviali nella stazione di Piacenza;
7. L. 1930 per i lavori di sistemazione nell'officina del gas in stazione di Bologna;
8. L. 1935 per la sostituzione di una piattaforma di vecchio tipo da m. 4 con altra da m. 4.50 in stazione di Pontelagoscuro.

Ferrovie Sarde. — Diamo le seguenti notizie sull'andamento dei lavori di costruzione della ferrovia Macomer-Bosa, lunga m. 47,547, facente parte delle linee secondarie della Sardegna:

Le espropriazioni sono pressochè ultimate; i movimenti di terra sono finiti e si lavora alla regolarizzazione delle scarpate, dei cigli, ecc.; le opere d'arte sono compiute per quanto riguarda la parte muraria, ed ora si stanno mettendo a posto le travate metalliche; i fabbricati sono in via di ultimazione; l'unica galleria che si riscontra nel tronco Tinnura Bosa è finita. Proseguono i lavori di armamento del tronco Tinnura-Bosa, essendo già armati i primi due tronchi della linea per uno sviluppo di m. 27,000. A tutto lo scorso mese di settembre le spese fatte per lavori e provviste, ammontavano a L. 4,300,000 ed il numero medio degli operai impiegati nella costruzione della linea era di 1000.

Ferrovia Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra. — Nei N. 43 e 44 abbiamo annunciato come il Comitato promotore abbia domandato al Municipio di Torino un concorso di L. 640,000 a fondo perduto e come la Giunta comunale di questa città abbia presa deliberazione pienamente favorevole.

Aggiungiamo ora che venne pur chiesto il concorso di L. 320,000 a caduna delle provincie di Novara e di Torino.

Per quella il Consiglio provinciale, in seduta 26 ottobre, mandò la pratica ad un'apposita Commissione di 9 membri, affinchè faccia uno studio complessivo delle varie domande di costruzione di ferrovie nella provincia.

Per quanto concerne la provincia di Torino, si spera che la Deputazione vorrà riferirne al Consiglio nella prima riunione da tenersi, in vista di altri oggetti tuttora da sottoporsi al medesimo.

Aggiungeremo ancora che probabilmente il Comitato promotore presenterà fra poco un memoriale al Ministro dei Lavori pubblici per descrivergli lo stato delle iniziate trattative ed invocarne il potente appoggio.

Ferrovie in provincia di Reggio d'Emilia. — In relazione al contratto stabilito fin dal 1886 fra la Deputazione provinciale di Reggio d'Emilia ed il conte Alberto Amman, esercente le ferrovie Reggio-Bagnolo-Guastalla, Reggio-Correggio-Carpi, Reggio-Scandiano, s'è costituita lo scorso mese la « Società Anonima per le ferrovie di Reggio Emilia », col capitale di 4,000,000 di lire.

Effetto di questa costituzione è l'impulso vigoroso dato subito ai lavori del tronco Scandiano-Sassuolo, che deve completare la linea Reggio-Sassuolo, la quale sarà certamente rimuneratiya per l'esercizio e sommamente profittevole per la provincia e città di Reggio. Infatti, ora una gran parte del versante del Secchia si scarica per Sassuolo su Modena; e ciò in mancanza di una strada che lo rivolga invece verso Reggio. La nuova linea attraversa luoghi feracissimi, dove è anche sviluppato un po' d'industria e di commercio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Costruzioni nel 1889.* È stata distribuita ai Deputati la relazione dell'on. Baïhaut sugli studi e progetti ferroviari da compiersi nel 1889 in esecuzione delle Convenzioni 20 novembre 1883.

I lavori da compiersi nel 1889, tanto dalle Società ferroviarie quanto dallo Stato, mediante le somme che queste Società metteranno a disposizione del Tesoro, non potranno eccedere l'importo massimo di 142,000,000 di lire, non comprese le spese del materiale circolante.

Questa somma è così ripartita:

Rete del Nord	L.	7,200,000
Rete dell'Est	»	21,000,000
Rete dell'Ovest	»	19,600,000
Rete P.-L.-M.	»	23,200,000
Rete d'Orléans	»	46,500,000
Rete del Midi	»	9,300,000
	L.	126,800,000
Spese del personale, spese generali e interesse durante la costruzione	»	15,200,000
Totale	L.	142,000,000

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha autorizzata la « Compagnie des chemins de fer du Midi » ad aprire all'esercizio il tronco da Saint-Flour a Neussargues della ferrovia Marvejols-Neussargues. Il tronco misura una lunghezza di circa 19 chilometri e conta, oltre le due estreme, le stazioni intermedie di Andelat e Talizat. L'apertura avrà luogo oggi.

— L'apertura della linea da Avallon a Nuits-sous-Ravières (dipartimento dell'Yonne), fissata per oggi, fu rinviata al 20 corrente.

Ferrovie Svizzere. — Il 2 novembre si è costituita in Berna la Società per azioni per la costruzione delle ferrovie per le valli dell'Oberland bernese (*Berner-Oberländischen Thalbahnen*) da Interlaken-Zweilütschienen a Grindelwald e Lauterbrunnen. Il capitale di fondazione è di fr. 3,300,000, cioè fr. 1,450,000 in obbligazioni a fr. 1,850,000 in azioni. Queste ultime furono immediatamente sottoscritte col pagamento del 20 0|0. Secondo il contratto di costruzione, la ferrovia sarà terminata il 1° giugno 1890.

Ferrovia funicolare di Thonon.—Riassumiamo dal *Bulletin de la Société des Ingénieurs civils* le seguenti notizie su questa ferrovia:

Sulla sponda francese del lago di Ginevra è stata costrutta la prima ferrovia a grande pendenza, mediante trazione a contrapeso d'acqua; sulla sponda svizzera ve ne hanno altre a Giessebach e a Territet.

La ferrovia di Thonon unisce la stazione lacuale dei battelli alla città, misurando 230 metri, di cui 86.80 in curva, e superando un dislivello di 46 metri, ossia con una pendenza media di 20 centimetri per metro. Essa, che non ha che un binario di 2 metri di scartamento con incrociamento centrale, è percorsa da due vetture allacciate ad una fune d'acciaio; una di esse, quella che scende, è convenientemente carica d'acqua per poter servire di motore all'altra che sale. L'incrociamento ha luogo in curva, molto ristretta, e sopra un viadotto. Una particolarità tecnica, a cui fu data pratica soluzione, è l'incrociamento della fune per mezzo delle ruote della vettura ascendente, al momento che questa abbandona il binario d'incrociamento.

Le vetture contengono 25 posti; il loro peso, compresa la massima dotazione d'acqua, è di 11 tonnellate. La fune perciò subisce una trazione di 2,400 chilogrammi; ma siccome essa può subirla, prima di rompersi, sino a 40 tonnellate, così il margine di sicurezza è grande assai.

La fune è di un modello speciale, ancora poco in uso; essa è formata dall'intreccio di 19 fili d'acciaio, rivestito di un primo involucro concentrico di 16 fili e di un secondo di 24. La sezione di questi fili non è circolare, essendochè essi si sovrappongono esattamente l'uno all'altro e non lasciano alcun vano tra essi. La superficie esterna è assolutamente cilindrica e liscia come una sbarra di ferro rotonda. Di tal modo il logoramento è assai minore e meglio ripartito che non in tutte le funi ordinariamente adoperate e che sono formate da parecchi fili cilindrici torti, che si avvolgono attorno ad un'anima di canapa.

L'acqua che serve di contrappeso, è fornita dalle fontane pubbliche di Thonon; essa è accumulata in due serbatoi sotterranei, della capacità di 400 metri cubi. Questa quantità assicura uua riserva per tre giorni di servizio attivo, nel caso che si debba riparare la distribuzione d'acqua della città.

Gli agenti di sicurezza furono ampiamente previsti. Vi ha un freno automatico che agisce in caso di rottura della fune, ed un altro potente freno a mano; questi freni si serrano attorno a ruote dentate che si incastrano in una rotaia scanellata centrale.

Questa piccola ferrovia fu concessa al signor A. Alesmonière, ingegnere a Coppet (Svizzera), che ne fu il costruttore.

Ferrovie Bulgare. — Il principe Ferdinando, nel discorso d'apertura della Sobranje, ha annunciata la presentazione di un progetto di legge per la costruzione della ferrovia da Yamboli a Bourgas.

Ferrovie Spagnuole. — Il 4 corrente ha avuto luogo la inaugurazione della ferrovia da Zafra a Huelva, nell'Estremadura; essa misura 180 chilometri, ed ha costato circa 50,000,000 di *pesetas*, pari a lire 50,000,000.

Intervennero alla solenne inaugurazione le autorità locali, festosamente accolte lungo tutto il percorso dalle popolazioni ammassatesi nelle stazioni addobbate ed imbandierate.

Ferrovie Messicane. — V'ha progetto di costrurre una ferrovia trasversale per unire le linee del Centrale, dell'Internazionale e del Nazionale. Questa linea si staccherebbe da Jimenes, dal Centrale, e percorrerebbe il distretto minerario della Sierra Mojada, la regione carbonifera di Coahuila e quella cotonifera della Laguna.

— È stata preannunciata per il 1° corrente la solenne inaugurazione della linea da S. Luis di Potosi a Saltillo, della ferrovia Nazionale Messicana.

Il tronco da Saltillo a Lerda (confine degli Stati-Uniti) è in esercizio. Il secondo tronco, attraversante il Messico dal nord al sud, sarà presto compiuto; e perciò la ferrovia Centrale Messicana (da Messico a Paseo del Norte) si troverà di fronte ad una concorrenza da lungo tempo temuta dalla Società, ma tanto più vivamente aspettata dal paese.

Notizie diverse

La convenzione di Berna. — In conformità ai processi verbali firmati dai rappresentanti della Svizzera, Germania, Austria-Ungheria, Belgio, Francia, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Russia, il Consiglio Federale aveva ottenuto dai precedenti Stati l'elenco delle ferrovie alle quali sarebbe stata applicata la Convenzione relativa ai trasporti delle merci, ed il 15 maggio essa aveva stabilito di convocare per il 12 settembre a Berna una conferenza destinata esclusivamente a constatare l'adesione, sotto riserva di ratifica, degli Stati mediante l'apposizione delle firme e dei sigilli dei rispettivi rappresentanti.

Ma il 12 settembre la conferenza non ebbe luogo, e, pare, per difficoltà poste innanzi dalla Germania.

Il riscaldamento dei treni. — La Società francese P. L. M. ha messo in esperimento un nuovo sistema per riscaldare le vetture passeggieri; e ciò nell'intento di smettere l'uso degli scaldini ad acqua calda, molto incommodi per il pubblico e costosi per la Società.

Questo nuovo sistema, che pare debba dare buoni risultati, consiste in un focolare ed una piccola caldaia posti in uno speciale compartimento nel mezzo della vettura.

Da questa caldaia partono i condotti che alimentano il vapore negli scaldini infissi nel tavolato della vettura e coperti da tappeti.

Nel primo viaggio di esperimento si ottenne una temperatura di 45 gradi all'interno dei compartimenti, col preciso vantaggio e preziosissimo che i focolari non si spensero mai durante il tragitto d'andata e ritorno da Parigi a Marsiglia; vantaggio che non fu mai ottenuto coi termo-sifoni.

Traversine ferroviarie. — La *Deutsche* riferisce che le sei grandi Società ferroviarie della Francia hanno bisogno ogni anno di 3,650,000 traverse di legno, ossia 10,000 traverse al giorno.

Calcolando che da un albero di media grandezza e grossezza non si possano ricavare più di 10 traverse, risulta che ogni giorno si debbono tagliare 1000 alberi pel consumo delle traversine delle ferrovie francesi.

Gli Stati Uniti d'America hanno invece bisogno ogni anno di 15 milioni di traverse e per fornire questi 15 milioni è necessario diboscare 80,000 ettari di bosco.

Calcolando a 40 milioni di traverse per fornire il consumo annuale del mondo, la *Deutsche* osserva che il diboscamento annuo si eleva a 213 mila ettari di boschi.

E meno male se il diboscamento si limitasse ai bisogni delle traverse: il guaio è che da noi si è diboscato e si continua a diboscare per *fas* e per *nefas* — non ultima causa delle frequenti e disastrose inondazioni.

Sistemi di traversine ferroviarie all'Esposizione di Parigi. — Dura tuttora, e da assai lungo tempo, la questione se per la costruzione delle strade ferrate debbano preferirsi le traversine in ferro o quelle in legno, e se l'impiego delle prime non possa diminuire le cause degli accidenti ferroviari.

Su tale proposito sarà fatto un curioso esperimento sulla strada ferrata in servizio della Esposizione dell'anno prossimo a Parigi. Il binario sarà posto per traversine di tutti i sistemi presentati alla mostra medesima. Per tal modo gli ingegneri ed i costruttori potranno praticamente esaminare, paragonare e decidere.

Trasporto internazionale dei piccoli colli. — Nel *Times* fu pubblicata la seguente corrispondenza da New-York:

« La Società Adams Express, una delle più ricche ed importanti agenzie di trasporto degli Stati Uniti, ha deciso di estendere le sue operazioni anche in Europa. Il signor M. Hoey, uno dei direttori della predetta Società, ha recentemente visitato l'Inghilterra ed il Continente e, d'accordo col signor M. J. Ryan, direttore della « Southern Express Company », ha fatto una serie di esperimenti inviando colli da e per Londra, Liverpool, Manchester, Glascow ed altri centri inglesi, e così pure da e per Parigi, Bruxelles, Vienna ed altri centri del Continente. Egli ha presa attenta nota del tempo necessario alla spedizione dei piccoli colli e pacchi nelle diverse città; i risultati hanno dimostrato che la spedizione è più lenta in Europa che negli Stati Uniti.

« La Società Adams Express riceverà un cesto di pesci, di pesche o d'ostriche, a New-York, a 9 ore di mattina, e lo riconsegnerà il domani mattina per l'ora della colazione a Boston, cioè a 294 chilometri di distanza. Il prezzo di trasporto del cesto o del canestro sarà di L. 1,25. Questo servizio sarà fatto attaccando un carro speciale merci a tutti i treni rapidi e diretti di viaggiatori ogni giorno dell'anno.

« Questo servizio è attivato nelle città dell'Unione Americana. Un barile d'ostriche può essere consegnato al destinatario a Chicago, a distanza di 1,600 chilometri, in due giorni di tempo dal momento che furono pescate a New York. Le prove fatte in Europa hanno convinto il signor Hoey che la società americana può superare di 24 ore tutte le società europee sul medesimo percorso: ed egli ha perciò deciso di introdurre in tutta Europa il sistema dell'Adams Express.

« Egli ha tenuto all'uopo conferenze con i direttori delle principali ferrovie europee ed ha segnate con essi convenzioni perchè ai treni rapidi e diretti d'Inghilterra e del Continente sia aggiunto un carro merci. Questo sarà aggiunto ogni giorno ad ogni treno, quando pure avvenisse che un solo pacco dovesse essere spedito. Il signor Hoey, che è già ritornato in America, ha detto non credere che tale sistema possa essere molto proficuo per ora, ma che non occorrerà certo molto tempo che esso avrà un grande successo essendochè la cosa si raccomanda di per sè stessa. È probabile, egli aggiunse, che tra non molto tempo un pacco consegnato a New-York e spedito con treno rapido a Queenstown o a Dublino arriverà a Londra in sette giorni ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

VERSAMENTI.

Ferrovie del Mediterraneo. — Dal 10 al 15 del corrente mese, i sigg. sottoscrittori delle nuove Azioni dovranno versare il secondo decimo, in L. 50.

Tale versamento si dovrà effettuare presso la stessa Cassa, Banca o Ditta, dove fu esercitata l'opzione (V. pagine *Annunzi*).

CONVOCAZIONI.

Società del Tramvia di Udine. — I signori azionisti sono convocati in assemblea generale pel 18 corrente, alle ore 10 ant., nella Camera di Commercio.

Ferrovie della Sicilia. — I signori azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno di martedì, 27 corrente, alle ore 3 pom., presso la Sede Sociale, in Roma (V. pagine *Annunzi*).

Società di Monteponi (Torino). — Gli azionisti della Società di Monteponi sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 novembre corrente, alle ore 2 pom., alla Sede della Società, via Lagrange, N. 7.

PAGAMENTI.

Ministero del Tesoro. — Il pagamento della Cedola della rendita del Consolidato italiano 5 per 0[0 al portatore e mista, scadente al 1° gennaio 1889, avrà principio, in tutte le provincie del Regno, col giorno 15 corrente.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Novembre 3	Novem. 10
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 798	794
» »	Mediterranee		» 626	623
» »	Sicule		» 640	—
» »	Sarde (preferenza)		» —	—
» »	Palermo Marsala-Trapani		» 385	365
» »	Gottardo		» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 540	540
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 300	300
» »	Monte Cenere		» —	—
» »	Novara-Seregno		» 251	251
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 321	321
» »	»	2ª emiss.	» 312	312
» »	Centrale Toscana		» 540	520
» »	Meridionali		» 320.50	321.50
» »	Sarde, serie *A*		» 312	312
» »	» serie *B*		» 314	315
» »	» 1879		» 309	309
» »	Pontebba		» 470	470
» »	Nord-Milano		» 269	269
» »	Meridionali Austriache		» 305.50	305.50

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

Deputazione provinciale di Napoli (19 novembre, ore una pom., 1ª asta). — Appalto per 16 anni della manutenzione della strada detta di Caserta, e per la costruzione di un tronco della strada stessa, di metri 2000, a lastricato con quadrucci di pietra alla romana. Importo annuo L. 41,000. Cauzione provvisoria L. 10,000. Cauzione definitiva L. 41,000. Deposito per spese L. 300. Lavori compiuti in un anno.

Deputazione provinciale di Bologna (19 novembre, ore una pom., 1ª asta). — Appalto per la esecuzione dei lavori concernenti la costruzione del 3° tronco della strada Porretta-Zocca, dal Castel d'Ajano al Rio Sturlari, nel territorio del comune di Castel d'Aiano. Importo L. 48,180. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 4700. Deposito per spese L. 2050.

Prefettura di Ravenna (20 novembre, ore una pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti a compiere le colmate nel recinto meridionale della cassa di bonificazione del fiume Lamone. Importo L. 44,257. Lavori compiuti in 100 giorni. Cauzione provv. L. 2200.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Arezzo (21 novembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione del 1° tronco della strada provinciale, N. 23, da Pieve S. Stefano a Bagno di Romagna, compreso fra l'abitato di Pieve S. Stefano ed il villaggio di Capotrave (metri 6343.97). Importo ridotto L. 161,074.80 (Vedi n. 41 del *Monitore*).

R. Prefettura di Forlì (22 novembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto della manutenzione triennale del porto di Cesenatico. Importo annuo L. 40,080. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura della Provincia di Torino (24 novembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per l'ampliamento dell'Istituto di Botanica della Regia Università di Torino. Importo ridotto L. 89,964.88 (V. n. 39 e 42 del *Monitore*).

Municipio di Bologna (26 novembre, ore una pom., definitivo). — Appalto per la manutenzione ordinaria delle strade comunali nel Forese, dei viali alberati all'esterno della città, nonchè di parte delle vie militari, e per il relativo sgombro di neve, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 16.10 p. 0[0 su L. 71,925 (V. n. 41 del *Mon.*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (26 novembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2° tronco della strada provinciale di 2ª serie, N. 48, da Santa Lucia nel Cicolano a Rieti, compreso fra il Molino Mozzetti e Borgo S. Pietro (m. 6820.83). Importo ridotto L. 157,082.02 (V. n. 38 e 42 del *Monitore*).

Comune di Croce Mosso (Novara) 26 novembre, ore 9 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per l'apertura della strada comunale obbligatoria tendente a mettere il Capoluogo di detto Comune in comunicazione colla borgata Prelle. Importo L. 63,000, non compresa l'espropriazione dei terreni, la quale sarà fatta a cura e spese del Comune.

Amministrazione dei Canali demaniali d'irrigazione (Canale Cavour) (29 novembre, ore 2 pom., fatali). — L'appalto delle opere di prolungamento del Canale Gazelli sui territorii di San Sebastiano, Lauriano, Monteu da Po, Cavagnolo e Brusasco, venne deliberato col ribasso di L. 31,50 per 0[0 su L. 157,000 (V. n. 42 del *Monitore*).

Municipio di Como (29 novembre, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato ad uso macello pubblico. Importo L. 122,736.45. Lavori compiuti in 10 mesi. Cauzione provvisoria L. 5000. Fatali a giorni 15.

Forniture.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Spezia) (19 novembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto per le seguenti forniture, diviso in 7 lotti:

1° lotto — Tubi di ghisa diversi, Cg. 170,000. Importo L. 39,100. Cauzione L. 3900. Consegna giorni 60;

2° lotto — Tubi di ghisa diversi, Cg. 34,000. — N. 11 valvole a saracinesca, del diametro interno di cm. 15 e N. 2 da cm. 10. — N. 3 bocche doppie da incendio, del diametro interno di cm. 6. Importo L. 10,270. Cauzione L. 1100. Consegna giorni 60;

3° lotto — Mattoni ordinarii N. 500,000. Importo L. 17,500. Cauzione L. 1800. Consegna giorni 90;

4° lotto — Rena di Beiva, m³ 200. — Rena della Magra, m³ 400. Pietrisco, m³ 1800. Importo L. 8700. Cauzione L. 900. Consegna giorni 90;

5° lotto — Calce viva, quintali 6000. Importo L. 9600. Cauzione L. 1000. Consegna giorni 100;

6° lotto — Pozzolana, quintali 20,000. Importo L. 30,000. Cauzione L. 3000. Consegna giorni 100;

7° — Pietra spaccata per muramenti, m³ 6000. Importo L. 22,800. Cauzione L. 2300. Consegna giorni 160.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la fornitura di un *Serbatoio metallico* per la Società Italiana delle Ferrovie Secondarie Sarde.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Udine. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla quinquennale manutenzione degli argini, sponde e manufatti a destra del Cosa e Tagliamento, da presso Barbeano al confine Brigolo-Bevazzana, nei comuni di San Giorgio della Richinvelda, San Martino, Valvasone, Casarsa, San Vito, Morsano e San Michele, venne aggiudicato al sig. Fabris Guglielmo, col ribasso del 27,12 p. 0[0 su L. 40,865 (V. n. 41 del *Monitore*).

Prefettura di Padova. — L'appalto del lavoro di costruzione di banca a rifianco dell'argine sinistro di Adige, nella località Drizzagno Pisani, coordinato col piano generale di sistemazione, compreso fra le Sezioni 206 e 207 del piano stesso (metri 1014), in territorio del comune di Cavarzere, distretto di Chioggia, provincia di Venezia, fu aggiudicato al sig. Guiscardo Allibrante per L. 28,672 (V. n. 41 del *Monitore*).

Ferrovie del Mediterraneo. — L'appalto per i lavori di costruzione del tronco di congiunzione fra le linee Napoli-Porto e Napoli-Eboli, fu aggiudicato alla Ditta Profumo Attilio di Napoli, che offrì il 24 p. 0[0 di ribasso su L. 100,000.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1888-89. — *Dal 21 al 31 Ottobre 1888.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4024	4001	+ 23	561	547	+ 14
Media	4024	4001	+ 23	544	529	+ 15
Viaggiatori.	1.505.993 66	1.476.218 17	+ 29.775 49	49.302 90	41.415 23	+ 7.887 67
Bagagli e Cani	82 698 93	82.428 39	+ 270 54	1.696 34	1.273 28	+ 423 06
Merci a G.V. e P. V. accelerata	408.084 67	407.882 25	+ 202 42	8.455 77	7.553 37	+ 902 40
Merci a P. V.	1.846.893 82	1.868.076 18	— 21.182 36	42.704 93	35.252 86	+ 7.452 07
TOTALE .	3.843.671 08	3.834.604 99	+ 9.066 09	102.159 94	85.494 74	+ 16.665 20

Prodotti *dal 1° Luglio al 31 Ottobre 1888.*

Viaggiatori.	18.102.972 20	16.961.338 22	+1.141.633 98	552.231 00	559.303 61	— 7.072 61
Bagagli e Cani	795.329 28	757.236 70	+ 38.092 58	10.814 22	15.402 90	— 4.588 68
Merci a G. e P. V. accelerata .	4.130.468 98	3.761.271 10	+ 369.197 88	73.499 35	66.208 17	+ 7.291 18
Merci a P. V.	19.020.809 09	18.688.504 03	+ 332.305 06	424.980 36	378.902 63	+ 46.077 73
TOTALE .	42.049.579 55	40.168.350 05	+1.881.229 50	1.061.524 93	1.019.817 31	+ 41.707 62

Prodotto per chilometro.

della decade	955 19	958 41	— 3 22	182 10	156 30	+ 25 80
riassuntivo	10.449 70	10.039 58	+ 410 12	1.951 33	1.927 82	+ 23 51

(1) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 30ª Decade — dal 21 al 31 Ottobre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	1.220.313 55	53.191 42	584.699 86	1.592.721 12	53.820 85	3.504.746 80	3.984 00	879 71
1887	1.268.565 48	64.121 56	532.273 92	1.783.601 65	51.882 82	3.700.445 43	3.980 00	929 76
Differenze nel 1888	— 48.251 93	— 10.930 14	+ 52.425 94	— 190.880 53	+ 1.938 03	— 195.698 63	+ 4 00	— 50 05
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1888	32.266.869 77	1.447.629 68	10.691.122 64	38.045.396 37	1.167.303 88	83.618.322 34	3.982 70	20.995 39
1887	31.373.976 10	1.469.291 64	9.534.078 40	37.210.947 72	1.177.271 24	80.765.565 10	3.980 00	20.292 86
Differenze nel 1888	+ 892.893 67	— 21.661 96	+ 1.157.044 24	+ 834.448 65	— 14.967 36	+ 2.852.757 24	+ 2 70	+ 702 53
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1888	130.112 45	1.801 50	14.567 55	82.448 65	2.836 55	231.766 70	988 83	234 38
1887	65.872 40	1.683 31	10.049 72	50.078 91	2.323 13	130.007 47	804 00	161 70
Differenze nel 1888	+ 64.240 05	+ 118 19	+ 4.517 83	+ 32.369 74	+ 513 42	+ 101.759 23	+ 184 83	+ 72 68
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1888	1.806.829 95	37.940 92	249.965 98	1.362.070 24	51.120 45	3.507.927 54	860 01	4.078 94
1887	1.477.380 62	36.682 46	156.632 32	1.006.176 04	49.733 78	2.726.605 22	745 01	3.659 82
Differenze nel 1888	+ 329.449 33	+ 1.258 46	+ 93.333 66	+ 355.894 20	+ 1.386 67	+ 781.322 32	+ 115 00	+ 419 12

La diminuzione dei prodotti in questa decade deriva dall'interruzione della linea **Ancona-Foggia**, che ebbe principio al 15 ottobre e che durerà fino al 7 novembre.

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	6.381 10	4.032 00	+ 2.349 10	105.795 25	79.869 20	+ 25.926 05
Merci	862 85	843 60	+ 19 25	19.445 90	18.111 60	+ 1.334 30
Introiti diversi	122 45	117 10	+ 5 35	3.461 50	3.595 45	— 133 95
Totali	7.366 40	4.992 70	+ 2.373 70	128.702 65	101.576 25	+ 27.126 40

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano. Capitale sociale L. 180 milioni. Versato L. 139,500,000

A termini del programma d'emissione delle 90,000 nuove azioni di questa Società, si rammenta ai Sottoscrittori delle azioni medesime che il secondo decimo del loro importo, e cioè L. 50 per ciascuna azione, dovrà essere pagato dal 10 al 15 corrente mese, presso la stessa Cassa, Banca o Ditta dove fu esercitata l'opzione.

Milano, 3 novembre 1888. IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

SOCIETÀ ITALIANA

per le Strade Ferrate della Sicilia

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 125 milioni interamente versato

Convocazione dell'Assemblea Generale.

In seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione l'Assemblea generale è convocata per il giorno di martedì 27 novembre 1888 alle ore 3 pomeridiane presso la Sede sociale in Roma, via Sistina, n. 48, per deliberare sulle materie di cui nel seguente

Ordine del giorno:

1. *Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci. Approvazione del bilancio al 30 giugno 1888 e della ripartizione degli utili.*
2. *Nomina di Consiglieri di Amministrazione.*
3. *Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.*

Gli azionisti possessori di azioni al portatore, per intervenire all'assemblea generale, debbono depositarle otto giorni prima della riunione in una delle Casse seguenti:

In **Roma** presso la Sede sociale, via Sistina, 48;
» **Palermo** » la Direzione generale della Società, via Maletto, 3;
» **Messina** » la Banca Siciliana;
» **Catania** » la Banca dei Depositi e Sconti;
» **Napoli** » la Società di Credito Meridionale;
» **Firenze** » i signori Em. Fenzi e C.;
» **Livorno** » i sigg. Rodocanacchi figli e C.;
» **Torino** » i sigg. Fratelli Marsaglia e C.;
» **Milano** » la Banca generale;
» **Genova** » la Banca generale;
» **Trieste** » la figliale dello Stabilimento Austriaco di Credito;
» **Francoforte s. M.** presso i sigg. d'Erlanger e figli;
» **Basilea** presso la Basler Handelsbank.

Roma, 31 ottobre 1888.

Il Direttore Generale: A. BILLIA.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze. Capitale L. 230 milioni interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Essendosi verificato il caso che persone a cui occorse di far notificare atti legali a questa Società credettero di farlo validamente eseguendo la notifica presso il suo Ufficio di Rappresentanza in Roma, si rende opportuno di fare notare al pubblico:

1° Che l'Ufficio di Rappresentanza di Roma è istituito, a termini del 1° comma dell'art. 3 del contratto 23 aprile 1884, approvato colla legge 27 aprile 1885, N. 3048, Serie 3ª, unicamente per i rapporti della Società col R. Governo;

2° Che, a termini dell'art. suddetto, comma 3°, nonchè dell'art. 49 degli Statuti Sociali, approvati con R. Decreto 20 novembre 1864, N. 1430, parte supplementare, e finalmente dell'art. 137 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate (Allegato D del Capitolato formante parte del contratto 23 aprile 1884 sopra citato) unico rappresentante legale della Società di fronte ai terzi, in giudizio e fuori, è il suo Direttore Generale, residente in Firenze, fatta sola eccezione della rappresentanza dei Capi-Stazione per le azioni derivanti dal contratto di trasporto, in ordine all'art. 872 del Codice di Commercio;

3° Che pertanto la Società, come non ritiene valide le notificazioni fatte o che fossero per farsi presso l'Ufficio di Rappresentanza di Roma, non assume alcuna responsabilità in ordine alla loro giuridica efficacia.

Firenze, 29 ottobre 1888.

Il Direttore Generale **S. BORGNINI.**

TORINO, 1888 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

32.

ANNO XXI. Sabato, 17 Novembre 1888. NUM. 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

MODIFICAZIONI AGLI STATUTI DELLA RETE MEDITERRANEA E DELLA RETE SICULA

Riferiamo i due Regi Decreti in data 11 ottobre 1888, or ora pubblicati, col primo dei quali sono approvate le modificazioni agli articoli 3 e 4 dello Statuto della Società italiana della Rete Mediterranea e col secondo le modificazioni agli articoli 2 e 4 dello Statuto della Società italiana della Rete Sicula.

Il numero **5158** (*Serie 3ª*) *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto il Nostro Decreto del 16 giugno 1885, N. 3187 (Serie 3ª) col quale fu approvato lo Statuto della Società italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo;

Vista la legge 20 luglio 1888, N. 5550 (Serie 3ª), che, insieme ad altri contratti, approvò la Convenzione 21 giugno 1888 stipulata con la Società predetta per la costruzione delle ferrovie Velletri-Terracina; Sparanisi-Gaeta; Genova-Ovada-Asti; Avellino-Ponte S. Venere; Cornia-Piombino; Cuneo-Saluzzo;

Vista la copia conforme dei verbali delle adunanze dell'11 aprile e 20 luglio 1888 dell'Assemblea generale degli azionisti della Società sopra citata; nelle quali adunanze, a norma degli articoli 13 e 14 della Convenzione si deliberò di prorogare la durata della Società fino al 31 dicembre 1966 e di portare il capitale da 135 a 180 milioni, modificando analogamente gli articoli 3 e 4 dello Statuto;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato pei Lavori Pubblici, per le Finanze e per l'Agricoltura, Industria e Commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. — Sono approvate le modificazioni agli articoli 3 e 4 dello Statuto della Società italiana della Rete Mediterranea deliberate nell'adunanza generale degli azionisti tenuta in Milano il 20 luglio 1888 portante la proroga della durata della Società fino al 1966 e l'aumento del capitale sociale in azioni da 135 a 180 milioni.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 ottobre 1888.

UMBERTO.

G. SARACCO — A. MAGLIANI — B. GRIMALDI.

Visto, *Il Guardasigilli:* ZANARDELLI.

Il Numero **5159** (*Serie 3ª*) *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto il Nostro Decreto del 16 giugno 1885, N. 3187 (Serie 3ª), col quale fu approvato lo Statuto della Società italiana delle Strade ferrate della Sicilia;

Vista la legge 20 luglio 1888, N. 5550 (Serie 3ª), che, assieme ad altri contratti approvò la Convenzione 21 gennaio 1888 stipulata colla Società predetta per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie Scordia-Caltagirone, Noto-Licata e del binario di diramazione dalla stazione al porto di Siracusa;

Vista la copia conforme del verbale dell'adunanza tenuta a Roma nel giorno 17 luglio 1888 dall'Assemblea generale degli azionisti di detta Società, nella quale, a norma degli articoli 9 e 14 della precitata Convenzione, si deliberò di prorogare la durata della Società fino al 31 dicembre 1966 e di portare il capitale sociale in azioni da 15 a 20 milioni modificando analogamente gli articoli 3 e 4 dello Statuto;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretari di Stato pei Lavori Pubblici, per le Finanze e per l'Agricoltura, Industria e Commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. — Sono approvate le modificazioni agli articoli 3 e 4 dello Statuto della Società italiana della Rete Sicula, state deliberate dall'Assemblea generale degli azionisti tenuta a Roma il 17 luglio 1888, modificazioni portanti la proroga della durata della Società fino al 31 dicembre 1966 e l'aumento del capitale sociale in azioni da 15 a 20 milioni.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 ottobre 1888.

UMBERTO.

G. Saracco — A. Magliani — B. Grimaldi.

Visto, *Il Guardasigilli:* Zanardelli.

LA VENDITA DELLE FERROVIE

In questi giorni fu posta, ed assai ampiamente agitata nei giornali politici, la questione della vendita delle Ferrovie dello Stato, considerata come un provvedimento finanziario.

Noi non ne abbiamo fatto cenno, essendoci parsa inopportuna; ma vogliamo riferire le seguenti considerazioni dell'*Economista*, che giudichiamo molto assennate.

Il secondo provvedimento (1) a cui accennano i giornali è la vendita delle ferrovie di proprietà dello Stato. Senza fermarci troppo a lungo su tale proposta — che, crediamo erroneamente, si attribuisce specialmente all'on. Saracco — ci pare di poter dimostrare che vendere le strade ferrate per colmare il disavanzo sarebbe addirittura una follia. Prima di tutto è bene intendersi sopra un punto; la vendita delle strade ferrate non solo non porterebbe alcun miglioramento nel bilancio, ma ne diminuirebbe le entrate; soltanto lo Stato avrebbe un capitale disponibile eguale al valore presunto delle ferrovie vendute. Infatti oggi lo Stato ricava dall'affitto delle sue strade ferrate un provento di circa 56 milioni (consuntivo 1886-87), rappresentato dalla compartecipazione dello Stato al prodotto lordo della sua rete; e siccome ciò che rimane alle Società esercenti non è altro che il presunto rimborso *à forfait* delle spese di esercizio, ne deriva che se le Società comperassero le ferrovie e quindi sborsassero allo Stato un capitale corrispondente al valore netto della rete, non potrebbero più pagare il canone che oggi pagano.

Vendendo quindi le sue strade ferrate lo Stato non farebbe altra cosa che trasformare la rendita annua di 56 milioni, di cui oggi gode, in un corrispondente capitale. In altri termini, invece di fare un debito per mezzo di un prestito lo Stato alienerebbe un patrimonio che gli rende 56 milioni. E se impiegasse questo patrimonio improduttivamente (nel senso finanziario) il bilancio avrebbe oltre al *deficit* esistente anche quello dei 56 milioni.

Che cosa pensano dunque coloro i quali domandano che per riparare alla presente situazione lo Stato venda le sue strade ferrate?

Suppongasi che il *deficit* attuale sia di 60 milioni; vendendo le ferrovie ammonterebbe a 116 milioni; si può presumere di realizzare un miliardo per coprire un *deficit* di 116 milioni? — Nè può parlarsi a tale proposito di sollevare il bilancio dalla spesa delle nuove costruzioni, poichè gli effetti delle nuove costruzioni ancora non si avvertono sul bilancio che per gl'interessi, cominciando i rimborsi delle obbligazioni col 1896.

Dunque sarebbe necessario che coloro i quali parlano di vendita delle strade ferrate precisassero meglio la qualità e lo scopo della operazione. — Non neghiamo che colla vendita delle strade ferrate si possano escogitare varie combinazioni finanziarie, ma ad ogni modo andrebbero discusse a sè, indipendentemente dal bilancio e dalla sua situazione, non potendosi parlare di un grosso affare a proposito di un disavanzo che arriva forse ad un centinaio di milioni.

(1) Il primo si riferisce al ripristino del macinato.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

In attesa di pubblicare nel prossimo numero il il testo della *Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio* 1887-88, che sarà presentata all'Assemblea generale degli azionisti, convocata per il 24 corrente, pubblichiamo intanto testualmente la *Relazione dei Sindaci e il Bilancio generale* coll'annessa *Liquidazione generale* per l'esercizio medesimo.

Relazione dei Sindaci sul bilancio 1887-88.

Signori,

L'onore che ci avete fatto, eleggendoci sindaci anche per il terzo esercizio sociale, ci porta, signori, a riferirvi sul risultato del bilancio 1887-88 della vostra importantissima azienda.

A sensi delle prescrizioni di legge ed in ossequio al mandato da voi conferitoci, abbiamo fatto frequenti visite e verifiche sia alla cassa, che ai depositi e libri sociali, e qui ci torna assai grato il potervi riconfermare la nostra piena soddisfazione per la regolarità e chiarezza di tutta l'Amministrazione, e ne tributiamo volentieri il dovuto elogio al Ragioniere-capo, signor comm. Magnani.

Il terzo esercizio sociale, come risultato definitivo di bilancio, offre anche un miglioramento, in confronto ai precedenti, e prima ancora di entrare nella sua disamina, vi diremo che i vostri sindaci hanno accolto con soddisfazione le assicurazioni del Consiglio d'Amministrazione, che è fermamente inteso nell'idea di applicare nell'importante azienda tutto il possibile controllo e la maggiore limitazione delle spese, onde viepiù avantaggiare la situazione sociale.

Il capitale sociale al 30 giugno 1887 era tuttavia di L. 135,000,000, diviso in 270,000 azioni da L. 500, completamente liberate.

Le linee esercite dalla Società misuravano, al 30 giugno 1888, km. 4555, cioè 44 chilometri di più dello scorso esercizio, calcolando sempre per metà la linea comune Milano-Chiasso.

L'esercizio 1887-88 corrispose alle liete previsioni fatte nelle precedendi relazioni per i prodotti, avendo raggiunto non solo, ma superato il prodotto iniziale dei 112 milioni. Infatti, il prodotto totale delle due reti fu di L. 119,125,131.90, diviso come segue:

Rete princ.	L. 116,414,304.24	con aum. di	L. 5,453,035.57
» secon.	» 2,710,827.66	» »	» » 771,351 —
Totale	L. 119,125,131.90	» »	» L. 6,224,386.57

Prendendo per base questi prodotti, il bilancio viene ad

essere quindi formato colle seguenti cifre, a termini delle Convenzioni del R. Governo e degli Statuti sociali:

Prodotto della rete principale . . L.		116,414,304.24
A dedurre:		
A) 27 1|2 0|0 dovuto allo Stato sul prodotto iniziale di L. 112,432,002.39 L.	30,918,800.66	
10 0|0 per i fondi di previdenza e per l'uso del materiale . . . . . »	11,243,200.24	
B) 28 0|0 dovuto allo Stato sulle L. 3,982,301.85 al di là del prodotto iniziale . . . . . . »	1,115,044.52	
16 0|0 per i fondi di previdenza sulla detta somma »	637,168.30	
	L.	43,914,213.72
Rimanendo a favore della Società . . . . L.		72,500,090,52
a questa si devono aggiungere per l'esercizio delle linee secondarie:		
A) per metà del prodotto lordo . . . . . . L.	1,355,413.83	
B) per equivalente di L. 3000 per chilom. della stessa rete . . . . »	1,821,860.64	
	L.	3,177,274.47
più per introito a rimborso di spesa . . »		3 179,207.13
Risulta così per quota totale spettante alla Società sul prodotto . . . . . . »		78,856,572.12
Le spese tutte dei diversi servizi, e dell'Amministrazione Centrale, come dagli allegati, raggiunsero per le due reti simili la somma di . . . . »		77,861,904,04
Restando un'eccedenza di . . . . L.		994,668.08
A questa somma devonsi aggiungere le seguenti partite attive:		
Per corrispettivo dovuto alla Società per l'uso del materiale ruotabile e d'esercizio (art. 23 del Contratto) . . . . . L.		7,820,000 —
Per proventi diversi . . . . . . »		871,186.16
Avanzo utili dell'esercizio 1886-87 . »		22,600.17
Così un totale di utile sociale di . L.		9,708,454.41
Da queste vanno dedotte:		
Per imposta ricchezza mobile . . . . L.	1,059,336.65	
Quote delle spese di fondazione, come da allegato »	68,909,01	
Perdita sull'esercizio della linea confine Modane . »	24,810,13	
	L.	1,153,055.79
Rimangono quindi per utile netto complessivo dell'esercizio 1887-88 . . . L.		8,555,398.62

Il vostro Consiglio d'Amministrazione vi propone di fare le seguenti prelevazioni e distribuzioni a termini degli Statuti e delle Convenzioni col R. Governo:

Saldo utile netto, come precede . . L.	8,555,398.62
a dedurre 1|20 per la riserva ordinaria »	427,769.93
Restano . L.	8,127,628.69
sulle quali il 5 0|0 alle 270,000 azioni »	6,750,000 —
Rimangono L.	1,376,628.69
Da questa somma vanno ancora prelevate per il fondo di riserva straordinaria (articolo 58 dello Statuto) . . . . »	137,762.87
Residuano L.	1,239,865.82
Residuano L.	1,239,865.82
sulle quali spetta il 10 0|0 a favore del Consiglio d'Amministrazione per essere distribuite fra i suoi componenti ed i capi di Servizio . . . . L.	123,986.58
lasciando un utile disponibile di . . . L.	1,115,879.24

che lo spettabile Consiglio d'Amministrazione vi propone di applicare per L. 1,080.000 quale dividendo in ragione L. 4 sopra ognuna delle 270,000 azioni, riportando all'esercizio 1888-89 il saldo di 35,879.24.

Mentre ci associamo alle proposte del Consiglio d'Amministrazione vi proponiamo di approvare nella sua integrità il bilancio che vi è presentato.

Le riserve sociali, che hanno tanto valore in una azienda come la nostra, risulteranno cumulativamente di L 3,828 828.14, divisi come segue:

Esercizi precedenti . . . . . . L.	3.038,304.05
Interessi su detta somma dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1888 . . . . »	135,040.28
Prelevazione fatta nell'esercizio 1887-88 »	427.769.93
Totale riserva ordinaria al 30 giugno 1888 L.	3,601 114,26
Riserva straordinaria . . . . . L.	86,123.48
Interessi al 30 giugno 1888 . . . »	3,827 84
Quota prelevata sul bilancio 1887-88 »	137,762 87
Totale . . . L.	227,714.19

Le commissioni miste per il riparto, valutazione e consegna del materiale e provviste di magazzino hanno ultimato il loro lavoro, e le loro cifre sono state comprese per ora nell'Inventario sociale come consegnate; siccome però per queste cifre sono in corso diversi riscontri che potrebbero modificarle, tanto il vostro spettabile Consiglio d'Amministrazione, che il Collegio dei Sindaci, ve ne riferiranno in esteso nel Resoconto dell'esercizio 1888-89.

Prima di terminare la nostra Relazione, non possiamo tacervi che se l'azienda sociale non ebbe nello scorso esercizio il frutto che si sperava in confronto al considerevole aumento di prodotti, è in buona parte dovuto alle condizioni delle linee, delle stazioni e della quantità del materiale in paragone allo sviluppo del traffico, tanto più nei momenti eccezionali dello scorso anno, quando, in vista di nuovi dazi, si ebbe un vero ingombro di merci in tutti i porti ed a tutte le frontiere italiane.

Allorquando avranno potuto essere applicate tutte le condizioni del Contratto per il rifacimento e miglioramento delle linee, raddoppiamento di binari e aumento del materiale, la vostra Società potrà contare non solo sopra risultati migliori, ma sopra un certo avvenire.

La prossima apertura della linea dei Giovi sarà di grande vantaggio, e così quella di altre linee in costruzione ed in via di studio.

Le Società ferroviarie italiane, dopo le Convenzioni, migliorarono certamente il servizio e molto hanno fatto in pro del commercio, dell'industria e del pubblico.

Ora però che l'esperienza è stata fatta, la vostra Amministrazione dovrà esaminare se poter continuare nella via delle facilitazioni, o chiedere in molti casi al Governo l'applicazione dell'art. 44, ed in altri quella dell'art. 70 del Capitolato.

La Società Mediterranea è anche entrata in una nuova fase di vitalità colle Convenzioni col R. Governo per la costruzione di diverse linee. Non dubitiamo che le nuove operazioni sociali e le savie misure dello spettabile Consiglio e del signor Direttore generale assicureranno un avvenire assai prospero alla Società.

Milano, 8 novembre 1888.

I sindaci:
ENRICO RAVÀ.
ENEA BIGNAMI.
AMBROGIO BIGATTI.

SOCIETÀ DELLE STRADE FER

BILANCIO

ATTIVITA' — Esercizio finan

INVENTARIO ED APPROVVIGIONAMENTI.

Materiale d'esercizio. — Valore del Materiale d'esercizio al 30 Giugno 1888	138,150,281.68	
Magazzini. — Valore delle scorte esistenti al 30 Giugno 1888	27,093,806. »	
Officine. — Importo dei lavori in corso al 30 Giugno 1888	4,544,303.10	
		169,788,390.78
Spese di fondazione. — Depurata della Quota portata in liquidazione		1,171,453.11

AMMINISTRAZIONE DELLO STATO.

Comitato di Stralcio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia. — Anticipazioni fatte dalla Società in base alla Convenzione 6 Giugno 1885	506,763.39	
Stabilimenti di Pietrarsa e Granili. — Gestiti temporaneamente per conto dello Stato in forza della Convenzione 30 Giugno 1885. Anticipazioni fatte dalla Società	57,969.43	
Esercizio della Rete secondaria per conto dello Stato. — Residuo del corrispettivo d'esercizio dovuto alla Società	402,778.46	
Costruzioni per conto dello Stato. — Residuo di spese fatte per costruzione di nuove linee a rimborso di spesa; per lavori e provviste dell'Allegato B del Contratto e dei Capitoli già stanziati nel Bilancio dello Stato	12,552,724.78	
		13,520,236.06

DEBITORI DIVERSI.

Mandati d'introito. — Emessi e non estinti	6,890,904.34	
Corrispondenti. — Trasporti in conto corrente	7,735,393.62	
Azionisti in conto dividendo. — Acconto sul dividendo dell'Esercizio 1887-88 pagato a N. 267,283 Azioni (Cedola N. 4)	2,004,622.50	
Debitori diversi	8,436,834.64	
		25,067,755.10

BANCHIERI.

Banca Nazionale. — Conto corrente	884,524.97	
Banca Generale. — Conto corrente	3,297,548.48	
Banca Generale. — Fondo per il servizio dei dividendi	3,434,977.50	
Banca di Credito Meridionale. — Conto corrente	342,403.72	
		7,959,454.67

PORTAFOGLIO E CASSE.

Cassa Depositi	14,492,633.78	
Cassa Centrale di Milano	5,978,462.56	
Cassa Succursale di Napoli	1,803,417.76	
Fondi di scorta per i servizi dell'Esercizio e delle Costruzioni	261,128.08	
		22,535,642.18
	Totale L.	240,042,931.90

LIQUIDAZIONE GENERALE

DARE

A Spese Generali dell'Amministrazione Centrale. — Ammontare delle spese sostenute durante l'anno		1,242,528.51
A Spese di Fondazione. — Quota d'ammortizzazione:		
1/20 delle spese sostenute nell'anno 1885-1886	51,279.69	
1/19 delle spese sostenute nell'anno 1886-87	8,840.18	
1/18 delle spese sostenute nell'anno 1887-1888 nella complessiva somma di L. 158,204.56	8,789.14	
		68,909.01
A Spese d'Esercizio. — Ammontare delle spese sostenute durante l'anno		76,619,375.53
A Esercizio della Linea da Modane al Confine. — Saldo debitore di questo Conto		24,810.13
A Imposta di Ricchezza Mobile. — Imposta pagata durante l'anno		1,059,336.65
A Bilancio per l'utile netto dell'Esercizio 1887-1888		8,555,398.62
	Totale L	87,570,358.45

RATE DEL MEDITERRANEO

GENERALE

ziario 1887-88 PASSIVITA'

CAPITALE SOCIALE.

Azioni. — Valore di N. 270,000 azioni da L. 500 cadauna interamente liberate			135,000,000.00

FONDO DI RISERVA.

Fondo statutario di riserva (Riserva ordinaria):			
Fondo al 1° Luglio 1887	2,637,712.75		
Somma proveniente dall'esercizio 1886-87	400,591.30		
	3,038,304.05		
Interessi maturati sulla somma totale suddetta a tutto il 30 Giugno 1888	135,040.28		
		3,173,344.33	
Fondo statutario di riserva (Riserva straordinaria):			
Somma proveniente dall'esercizio 1886-87	86,123.48		
Interessi maturati sulla somma medesima a tutto il 30 Giugno 1888	3,827.84		
		89,951.32	
			3,263,295.65

AMMINISTRAZIONE DELLO STATO

Fondi di previdenza. — Saldo attivo della Gestione speciale dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali (Art. 19 del Contratto)		8,769,623.55	
Materiale d'esercizio di proprietà dello Stato. — Aumenti e miglioramenti del materiale d'esercizio a carico dello Stato secondo il disposto dell'art. 59 del Capitolato		14,434,558.68	
			23,204,182.23

CREDITORI DIVERSI.

Mandati di pagamento. — Emessi e non estinti		23,640,361.12	
Effetti a pagare. — Accettazioni in circolazione		14,500,000.00	
Depositi di garanzia		12,166,661.68	
Corrispondenti. — Trasporti in Conto corrente		815,813,94	
Azionisti in Conto dividendo:			
Dividendo dell'Esercizio 1885-86 non ancora pagato su N. 74 Azioni (Cedola N. 1)	925.00		
Dividendo dell'Esercizio 1886-87 non ancora pagato: Cedola N. 2 di N. 273 Azioni	2,047.50		
» » 3 » 1027 »	12,837.50		
» » 4 » 2717 »	20,377,50		
		36,187.50	
Creditori diversi		18,861,031.16	
			70,020,055.40

LIQUIDAZIONE DELL'ESERCIZIO 1887-1888.

Avanzo di utili non distribuiti dell'Esercizio 1886-1887		22,600.17	
Utili netti dell'Esercizio 1887-1888		8,532,798.45	
			8,555,398.62
		Totale L.	**240,042,931.90**

ESERCIZIO 1887-1888

AVERE

Da Avanzo di Utili non distribuiti dell'Esercizio 1886-87		22,600.17
Da Proventi del Capitale d'Impianto. — Corrispettivo per l'uso del Materiale rotabile e d'esercizio assegnato alla Società dall'Art. 23 del Contratto		7,820,000.00
Da Prodotti lordi complessivi della Rete Principale. — Quote spettanti alla Società a tenore dell'Art. 22 del Contratto, e cioè:		
62 ½ % sul prodotto iniziale	70,270,001.49	
56 % sul prodotto oltre quello iniziale	2,230,089.03	
		72,500,090.52
Da Corrispettivi per l'Esercizio della Rete Secondaria. — Corrispettivi spettanti alla Società in base all'Art. 73 del Capitolato		3,177,274.47
Da Introiti a rimborso di spesa. — Saldo creditore di questo Conto		3,179,207.13
Da Proventi diversi. — Saldo creditore di questo Conto		871,186.16
	Totale L.	**87,570,358.45**

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Visita alla linea Napoli-Salerno.

Abbiamo annunciato nel penultimo numero che il Governo aveva dato incarico ad apposita Commissione di visitare la località dove si produsse la frana del 20 scorso ottobre sulla linea Potenza-Metaponto, per ricercarne le cause e studiarne i rimedi.

In seguito, e probabilmente dietro le voci corse e raccolte da qualche giornale circa la non completa stabilità di alcune gallerie sulla tratta Napoli Salerno, la Commissione stessa ebbe pure il mandato di fare un'accurata ispezione di queste gallerie.

Essa ebbe luogo infatti il 12 corrente, coll'intervento dei signori cav. Zocchi, Capo dell'Ispettorato di Circolo a Napoli, ingegneri Grassi e Freri del Circolo medesimo, cav. Balducci, ingegnere capo delle miniere, comm. Kossuth e comm. Massagli per la Società Mediterranea.

Percorse le gallerie con carro sagoma, nel quale si collocò un potente riflettore con luce magnesiaca, per meglio osservare ogni fessura o deformazione, si trovarono tutte in istato assolutamente perfetto.

La Commissione volle poi anche recarsi nelle proprietà sovrastanti allo sbocco della galleria Eremita e nulla affatto riscontrò che potesse dar sospetto, anche lontano, di pericolo di qualunque sorta.

Siamo lieti che il risultato della visita sia stato così soddisfacente; ed è bene che il pubblico viaggiante ne sia a cognizione, per non lasciarsi allarmare da voci tanto imprudenti quanto infondate, con soverchia facilità accolte da parecchi fogli di Napoli e delle provincie.

><

Doppio binario da Rho a Magenta.

Ci consta che la Direzione Generale della Mediterranea ha rassegnato il 5 corrente mese al Ministero dei Lavori pubblici, per la necessaria approvazione, il progetto definitivo pel raddoppiamento del binario dalla stazione di Rho a quella di Magenta, che abbiamo a suo tempo preannunciato essere divenuto indispensabile, stante il progressivo aumento del traffico sulla linea Torino-Milano.

L'importare della spesa occorrente pei lavori a farsi è di L. 270,600, senza tener conto del materiale metallico, il cui costo è presunto di L. 285,915. L'appalto dei lavori avrà luogo a licitazione privata.

Sappiamo poi che da parte della Società del Mediterraneo si continuano gli studi dei progetti pel raddoppiamento del binario anche sulle altre tratte della predetta linea tuttavia armate a semplice binario, nonchè pel conseguente allargamento dei grandiosi ponti sul Ticino e sulla Sesia. Tali progetti avranno la loro attuazione compatibilmente colle risorse finanziarie che dal R. Governo saranno messe a disposizione della Società.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.

Il 10 dicembre p. v. avrà luogo presso il Ministero dei Lavori Pubblici la licitazione a partito privato per la costruzione della ferrovia da S. Eufemia a Ricadi (Linea Eboli-Reggio), divisa in sei tronchi, cioè:

S. Eufemia Maida, lunghezza m. 10,526.73, Maida-Majerato, m. 10,987.07; Majerato-P. S. Venere, metri 11,336 92; P. S. Venere-Briatico, m. 8,629.71; Briatico-Parghelia, m. 10,987 43; Parghelia-Ricadi, m. 10,386.96. Totale metri 62,854.82.

In questi 6 tronchi vi sono comprese 7 stazioni: Maida, Majerato, Pizzo, P. S. Venere, Briatico, Tropea, Parghelia e quattro gallerie della complessiva lunghezza di m. 2,879.88, delle quali la più lunga è quella del Pizzo di metri 1,046.43.

La pendenza massima è del 12.50 0|00 e le curve minime hanno un raggio di metri 400.

><

Ferrovia Succursale dei Giovi.

Siamo informati che durante lo scorso mese di ottobre i lavori eseguiti per la grande galleria di Ronco (Linea succursale dei Giovi) hanno di molto superato in quantità quelli eseguiti nel precedente mese di settembre. Infatti, in ottobre si ebbero m. c. 12,920 di scavo e m. c. 10,720 di murature diverse, con un numero medio di operai di 3435.

Le spese fatte pei lavori della predetta galleria, dall'epoca che questi vennero assunti dalla Società delle Ferrovie del Mediterraneo fino a tutto settembre p. p. ammontano a L. 7,813,795; nella qual somma l'importo dei lavori eseguiti in settembre figura per L. 623,135.

Le condizioni atmosferiche sono alquanto migliorate in seguito alla perforazione dei varî nuclei di calotte; e per ciò venne dal 1° del corrente mese soppresso l'uso dei ventilatori dal pozzo N. 2.

Il lavoro in sostanza segue regolarmente il suo corso ed in armonia col programma stabilito.

Lo stato sanitario è soddisfacente e non avvennero disgrazie di sorta ad onta del grande movimento.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.
(*Tronco Casalbuono-Lagonegro*).

Sappiamo che, in seguito ad accordi amichevoli conclusi con varie Ditte da espropriarsi per la costruzione del tronco della ferrovia Eboli-Reggio, compreso fra Casalbuono e Lagonegro, l'Impresa Benelli, deliberataria dei lavori del tronco medesimo, ha potuto incominciare in diversi punti i movimenti di terra per la formazione del corpo stradale.

Finora non sono state incominciate le opere d'arte; ma da quanto ha fatto l'impresa predetta, è suo intendimento di iniziarle al più presto.

><

Ferrovia Montesilvano-Penne.

Sappiamo che l'Amministrazione provinciale di Teramo ha presentato al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate una sua istanza colla quale si chiede che, qualora non venga accolta la domanda già avanzata per ottenere la inclusione nelle ferrovie della quarta categoria di una linea da Montesilvano a Penne, sia accordata all'Amministrazione stessa la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea della quale trattasi, determinando il sussidio governativo in base alla nuova legge del 24 luglio 1887, colla stessa misura e durata; massime che in questa si stabiliscono L. 3000.00 a chilometro per 70 anni.

><

Ferrovia Salerno San Severino.

Il Servizio delle costruzioni per le Strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato generale i progetti esecutivi del 1° e del 3° tronco della ferrovia da Salerno a San Severino.

Il progetto del 1° tronco riguarda la costruzione del tratto compreso fra il distacco dalla linea

Napoli-Potenza, presso la Stazione di Salerno, e la progressiva 2966.27, origine del 2° tronco; ed in conseguenza la sua lunghezza totale è di m. 2966.27.

Il progetto del 3° tronco contempla la costruzione del tratto della lunghezza di m. 10,781.61, compreso fra le progressive 6518.34 e 17,300, corrispondente all'innesto della nuova linea colla ferrovia Cancello-Avellino.

I progetti presentati, oltre a tutti i lavori necessari alla costruzione dei due tronchi, comprendono anche quelli che riflettono l'ampliamento delle due stazioni di diramazione di Salerno e di San Severino, lavori che sono indispensabilmente richiesti dalle esigenze di servizio e dall'innesto nelle stazioni medesime della nuova linea.

Dagli appalti principali riguardanti la costruzione del corpo stradale e fabbricati, sono escluse le espropriazioni permanenti, le travate metalliche, la provvista dei materiali metallici di armamento e la fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi delle stazioni.

Con riserva di fare altrettanto in un prossimo numero del *Monitore* per quanto riguarda il 3° tronco, diamo intanto intorno al progetto del 1° tronco i seguenti ragguagli:

L'importo complessivamente preventivato per la esecuzione di tutti i lavori del tronco ammonta a lire 2,119,300.00. L'appalto principale però comprende lavori per un importo di L. 1,701,000.

Il termine di tempo per la ultimazione dei lavori è fissato in due anni a datare dalla consegna.

Nell'andamento planimetrico, il tronco è diviso in m. 1008.21 di tratti rettilinei, ed in m. 1958.06 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 300. Nell'andamento altimetrico la pendenza massima adottata raggiunge il 18.33 per mille.

Le opere d'arte progettate sono in tutto n. 17, cioè 4 speciali e 13 minori. Di quest'ultime 10 sono situate sull'asse ferroviario; le altre tre sono esterne. Le quattrò opere principali consistono; in un ponte sull'Irno a due arcate di m. 8.00 cadauna, con travata metallica di m. 40.00; in un sotto-passaggio in ferro di m. 14.00 sulla strada denominata Gelsi Rossi; in un ponte obliquo con volta di m. 11 di luce sul retto sul torrente Grancano con sottopassaggio laterale di m. 4.00; nell'allungamento del ponte obliquo sull'Irno, della luce di m. 18.00, situato ad est nella stazione di Salerno.

Oltre alle predette opere d'arte, sono previste due gallerie denominate del Cimitero e di Citro, la prima lunga m. 691.00 e la seconda dello sviluppo di m. 116.45.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono progettate quattro case cantoniere, due doppie e due semplici, nonchè una garetta in muratura. La continuità poi delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sarà mantenuta mediante la costruzione di tre passaggi a livello.

><

Meccanismi fissi per la Cuneo-Ventimiglia.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa gli elaborati di appalto per la fornitura e messa in opera dei meccanismi fissi destinati alle Stazioni di Vernante e di Limone, comprese nella linea da Cuneo a Ventimiglia.

La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 40,320; e fra le provviste a farsi sono considerate anche le seguenti:

N. 1 piattaforma del diametro di m. 8.50; un serbatoio per rifornitore, della capacità di m. c. 50.00; N. 2 gru da pesi della portata di 6 tonnellate ciascuna; N. 2 gru idrauliche isolate; N. 2 bilancie a ponte fisso; N. 2 sagome di controllo del carico dei carri; N. 4 segnali a disco a distanza; i tubi necessari per le condutture di acqua; tutto l'occorrente per provvedere alla trasmissione dei segnali a distanza.

><

Tariffe.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha proposto al R. Ispettorato Generale la inscrizione nella nomenclatura generale, delle vigenti tariffe, della voce — «gronde o grondaie di lamiera in ferro, anche miniate o zincate» — con la indicazione della quarta classe della tariffa generale e della tariffa speciale, N. 116, Serie D.

><

Materiale d'armamento dell'Adriatica.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione Governativa la proposta per la provvista di tutti i materiali di armamento che presumibilmente potranno occorrere durante l'esercizio corrente, per provvedere:

a) ai ricambi saltuari nei binarî tuttora armati in ferro, lungo le linee ex-Alta Italia ed ex-Romane, per una spesa totale presunta di L. 221,435.00;

b) ai binarî saltuari nei binarî in acciaio, lungo le linee suddette, per i quali è preventivata la spesa di L. 420,101.00.

><

Nuovo Consulente Legale della Mediterranea.

Il Comitato del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo, sulla proposta della Direzione Generale, ha nella sua seduta del 30 ottobre ultimo scorso nominato Consulente Legale il signor Cav. Avv. Carlo Valenziani in sostituzione del signor Cav. Avv. Corrado De Fontana collocato a riposo in seguito a sua domanda.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni relative ad affari concernenti il servizio delle Strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali per la formazione di fossi di guardia lungo il ciglio delle trincee del tronco della ferrovia Viterbo-Attigliano, compreso fra Attigliano e Montefiascone;

2° Che si possa approvare il progetto, presentato dalla Società esercente le Strade ferrate della Rete Adriatica, pell'ampliamento degli impianti del servizio merci esistenti nella Stazione di Sedico-Bribano della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. L'importo dei lavori medesimi è preventivato di L. 18,366.00 che si propone di appaltare a licitazione privata;

3° Che possa approvarsi il progetto per la costruzione al Km. 326,566 della linea Ancona-Foggia di una strada parallela e pel rialzamento di un acquedotto; e che l'approvazione possa valere come dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

4° Che meriti la ministeriale approvazione l'atto di transazione concordato cogli Enti interessati nella

sistemazione delle strade che fanno capo all'abitato di Villafranca, in prossimità della ferrovia da Parma a Spezia;

5° Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni necessarie, possa approvarsi il progetto pei lavori di impianto di una cava di ghiaia presso la Stazione di Gallese lungo la linea Roma-Orte, pei quali è preventivata la spesa di L. 39,090;

6° Che, con talune avvertenze, sia meritevole della superiore approvazione il progetto e gli atti di sottomissione concordati coll'Impresa R. Ciampi, relativi ai lavori di compimento del tronco Borgo San Lorenzo-Vaglia della ferrovia Faenza-Firenze;

7° Che, tenuto conto delle avvertenze del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, possa essere approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto dei lavori occorrenti per la sistemazione a doppio binario del ponte a travata metallica sul Teverone, al Km. 8.600 della ferrovia da Roma ad Orte. Il progetto importa la spesa di L. 200,000 ed i lavori relativi dovranno eseguirsi parte ad economia, e parte a licitazione privata;

8° Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate dell'Adriatico pel consolidamento della trincea al Km. 281.400, della linea Terontola-Firenze, con una spesa di L. 15,200.

><

Il Consiglio medesimo ha poi dato il suo parere su di una vertenza, fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa Valentini, in ordine alla liquidazione di lavori di costruzione del primo tronco della ferrovia da Mantova a Legnago.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1° Domanda della Ditta Fenzi per costruire una tramvia da Firenze a Greve ed a San Casciano;

2° Domanda Botto per costruire una tettoia a distanza ridotta presso la Stazione di Genova, P. B., lungo la linea Genova-Spezia;

3° Convenzione Marcescaro per costruire un muro a distanza ridotta presso la Stazione di Bordighera lungo la linea Genova-Ventimiglia.

><

Approvazioni di spese della Mediterranea.

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle S. F. del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 105,000 per rifacimento di metri 119.25 di binario fra le stazioni di Rapolano e Torrita sulla linea Empoli-Chiusi.

L. 48,600 per risanamento di metri 6,800 di massicciata fra Gallarate e Somma Lombarda.

L. 10,400 per impianto di nuovi binari e piattaforma da metri 5.50 nell'officina locomotive di Roma-Termini.

L. 17,240.66 per impianto binari per deposito traversi pel magazzino del materiale fisso ad Alessandria.

L. 55,400 pel risanamento e completamento della massicciata sul tronco Camerlata-Chiasso.

L. 1,340 per rifacimento di due deviatoi nella stazione di Avigliana.

L. 960 per costruzione di un pozzo al bivio Gravellone sulla linea Rogoredo-Pavia.

L. 1,400 per applicazione di un canape telegrafico nella galleria artificiale in costruzione fra le gallerie Porticciuolo 1° e Gaberta sulla linea Genova-Spezia.

L. 520 per costruzione di un forno da pane in stazione di Balvano.

L. 820 per costruzione di una cancellata per chiusura del deposito locomotive a Napoli.

L. 2,610 per costruzione di due cunettoni e di un pozzo di drenaggio superiormente al muraglione di sostegno della trincea a monte del piazzale della stazione di Spezia.

L. 635 per riparazione alla tettoia di Spezia.

L. 2,100 per consolidamonto dell'argine stradale in seguito a frana tra i chilometri 202 e 203 della linea Roma-Pisa.

L. 3,900 per costruzione delle platee a 2 ponti presso Rocca Imperiale (linea Taranto-Reggio).

><

Con Decreto Ministeriale del 12 corrente è stato approvato, dietro proposta della Società Mediterranea, il risanamento e completamento della massicciata sul tronco Camerlata-Chiasso, e autorizzata la relativa spesa di L. 55.000.

><

Sappiamo che con Decreto Ministeriale del 6 corrente la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 204,000 per l'arredamento interno dell'officina dei Granili.

Con altro Decreto del 7 detto mese la Società stessa venne pure autorizzata ad effettuare la spesa di L. 101,500 per impianto di due carrelli trasbordatori, di binari di deposito e d'allacciamento colla linea di Castellammare nelle officine dei Granili.

><

Aperture di gare.

In data 12 corrente la Società del Mediterraneo ha indetta la gara pel risanamento della massicciata sul tronco Gallarate-Somma. L'importo dei lavori ascende a L. 42,000 e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 antim. del 22 corrente.

Il giorno 13 la Società stessa ha pure aperta la gara per appalto dei lavori di conterminazione della linea Savona-S. Giuseppe-Acqui-Bra, per un importo di L. 36,000 Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 6 dicembre prossimo.

Il giorno stesso venne poi indetta la gara per fornitura cippi di granito occorrenti per la suddetta conterminazione. L'importo è di L. 7,000 e le offerte verranne dissuggellate alle ore 10 antim. del 6 prossimo dicembre.

><

Progetti e preventivi della Mediterranea.

La Direzione Generale delle S. F. del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti e preventivi di spese:

L. 4,900 per rinforzo armamento, aggiunta dell'undecimo traverso e posa piastre mancanti in stazione di Gavorrano Follonica.

L. 4,500 per costruzione muri di chiusura della stazione di Bova.

L. 19.800 per impianto d'una piattaforma da m. 8,50 e trasposizione di un'altra da m. 5.50 ed impianto di uno scambio in stazione d'Asti.

L. 105,000 per rifacimento di metri 11,925 di

binario fra le progr. 193,477 e 196,546, 197,013 e 199,178, 202,633 e 209,324 fra Rapolano e Torrita sulla linea Empoli-Chiusi.

L. 5,650 per impianto di due segnali a distanza a disco girevole sistema P. L. M. in stazione di S. Marinella.

L. 4,800 per impianto di una gru da pesi senza fondazioni, della portata di 30 tonnellate in stazione di Spigno.

L. 10,000 per allargamento del sottovia detto di Cedrate a Gallarate.

L. 8,600 per impianto di un binario morto a ponente ed a monte della stazione di Recco.

L. 10,000 per ampliamento scalo merci a P. V. nella stazione di Desio.

L, 92,000 per raddoppiamento del binario lungo il tronco Camerlata-Como della linea Milano Chiasso.

L. 1,100 per ampliamenlo del cortile merci in stazione di Ponte a Elsa.

><

Contratti della Mediterranea.

Nella seduta del Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo, tenutasi il 16 corrente, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti :

Colla Ditta Gallo Paolo di Eboli, per consolidamento della trincea fra le stazioni di Vaglio e Brindisi di Montagna ;

Colla Ditta Nicaise e Deleuve di La Louvière per fornitura di 800 paia di ruote a razze, montate su assi da 12 tonnellate in acciaio Martin-Siemens ;

Colla Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech, di Savona, per fornitura di 652 paia di ruote a disco pieno, montate su assi da 12 tonnellate in acciaio Martin-Siemens ;

Colle « Aciéries du Rhin » di Ruhrort per fornitura di 330 paia di ruote a razze con cerchioni in acciaio Martin-Siemens su assi da 12 tonnellate;

Colla Ditta Felice Grondona e C., di Milano, per fornitura di 21 carrozze a 2 assi a corridoio laterale e terrazzini di estremità, con freno a vite, freno continuo Westinghouse e freno moderabile Henry con ritirata ed illuminazione a gaz, di cui nove di prima classe, a tre compartimenti, e dodici di seconda, a quattro compartimenti;

Col Ministero dei Lavori Pubblici per fornitura di 80 carri coperti a 2 assi, con freno e loggetta, per trasporto merci e bestiame, della portata di dodici tonnellate ;

Col « Bochumer Verein » di Bochum, per fornitura di 200 paia di ruote a disco pieno con cerchioni in acciaio Martin-Siemens, montate su assi di 12 tonnellate ;

Colla Ditta Falchi Agostino, di Asciano, per consolidamento frana nella trincea del piazzale della stazione di Monte Amiata.

><

Progetti e preventivi delle Meridionali.

Dei progetti presentati all'approvazione Governativa dalla Società delle Meridionali nella decorsa settimana, meritano speciale menzione quelli seguenti :

1° il progetto relativo al rifacimento in acciaio di m. 41,859.47 di binario, modello meridionale, in ferro, fra le progressive 689,797.53 e 732,017 della linea Bologna-Otranto, e di N. 10 deviatoi semplici nelle stazioni di Fasano, Ostuni e Carovigno. La spesa considerata in progetto rileva a L. 315,500.00, non tenuto conto del valore del materiale metallico di armamento, calcolato in L. 597,601.21;

2° il progetto relativo al rifacimento in acciaio di m. 29,549.20 di binario, con rotaie da m. 12, fra i Km. 659,821.25 e 689,802.45 della linea Bologna-Otranto; nonchè N. 12 deviatoi semplici. Non tenuto conto del materiale di armamento, la spesa all'uopo occorrente rileva a L. 260,210.00;

3° il progetto per il rifacimento in acciaio, con rotaie da m. 12.00, del binario compreso fra lo scambio d'entrata alla stazione di Pratola ed il punto d'innesto della nuova linea Solmona-Roma, e del binario compreso fra le stazioni di Campana-Fognano e di Aquila. La spesa necessaria pel detto rifacimento, non tenuto conto del materiale d'armamento, ascende a L. 165,300.00;

4° progetto di rifacimento in acciaio di m. 14,400 di binario in ferro, modello Meridionale, fra i Km. 413,086 e 526,438 della linea Bologna-Otranto, nonchè di N. 13 deviatoi nelle stazioni di Vasto-San Salvo e di Foggia. Per questo lavoro è preventivata la spesa di L. 117,993.54, escluso il materiale di armamento;

5° progetto per l'impianto di un apparecchio centrale idro-dinamico per la manovrra di scambi e segnali nella stazione di Merone-Pontenuovo, della nuova linea Lecco Como. Spesa all'uopo occorrente L. 70,000;

6° progetto per la sistemazione del servizio di acqua nella stazione di Apricena, mediante condottura alimentata dall'acqua di un pozzo, situato al Km. 489,420 della linea Bologna Otranto. La spesa presunta per l'esecuzione dei lavori è di L. 50,000;

7° progetto per il rifacimente in acciaio di m. 5580 di binario in ferro, modello Meridionale, fra i Km. 554,894 e 560,474 della linea Bologna-Otranto, nonchè di 4 deviatoi nella stazione di Cerignola. La spesa occorrente rileva a L. 46,607.17, oltre a L. 83,171.72, rappresentanti il valore del mateirale metallico di armamento.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti e preventivi di spese:*

1. L. 5050 per la costruzione di un manufatto raccoglitore delle acque nella stazione di Castelnuovo-Vallo;

2. L. 1920 per l'impianto di un casotto ad uso di lampisteria e di deposito del combustibile nella stazione di Sampierdarena;

3. L. 1200 per la ricostruzione dei vôlti al ponticello a due luci di m. 2,000 al chilometro 73.949 della ferrovia da Taranto a Reggio;

4. L. 270,600 per il raddoppiamento del binario fra Rho e Magenta, non tenuto conto del valore del materiale metallico occorrente, presunto in L. 285,915 (V. *Informazioni*);

5. L. 2780 pei lavori di sistemazione di frana al chilometro 105.290,50 della linea da Genova a Ventimiglia.

— La medesima Direzione Generale ha inoltre presentato per l'approvazione i seguenti *contratti*:

1. Colla Ditta Tripodi Pietro di Reggio di Calabria pei lavori di ampliamento del piazzale delle merci nella stazione di Archi di Reggio;

2. Colla Ditta Vignola Salvatore di Sampierdarena per la costruzione di una tettoia in legno dell'area di mq. 690 sulle calate del porto di Genova a Santa Limbania;

3. Colla Ditta Carosi Luigi di Torrita per i lavori di consolidamento della frana alla trincea della Burraia nella linea da Empoli a Chiusi;

4. Colla Ditta Selmi Mariano di Livorno pei lavori d'impianto di una presa d'acqua pel rifornitore della stazione di Cecina;

5. Colla Ditta A. Cosimini e figli di Grosseto per l'esecuzione di ristauri alla tettoia di zinco della stazione di Siena;

6. Colla Ditta Merlo Bartolomeo di Sampierdarena per la costruzione di una tettoia in legname dell'area di mq. 370 nelle calate del porto di Genova a Santa Limbania.

— *Secondo esperimento d'asta.* — Il 29 corrente, alle ore 10 ant., presso la Direzione Generale in Milano, si procederà ad un secondo esperimento d'asta per la fornitura di materiali metallici (V. pagine *Annunzi*).

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti* e *preventivi di spese:*

1. L. 3680 per l'impianto nella stazione di Firenze, Porta alla Croce, di una bilancia a bilico a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate, in sostituzione di quella di vecchio tipo ora esistente;

2. L. 2146 per la provvista di due apparecchi spartineve a due rostri, da destinarsi a due tronchi della ferrovia da Roma a Solmona;

3. L. 2675 per l'impiego di un maggior numero di traverse nella esecuzione del rinnovamento del binario, lungo il tronco Pracchia-Pistoia;

4. L. 2615 per munire di persiane le finestre del piano superiore del padiglione sinistro nel fabbricato viaggiatori della stazione di Napoli;

5. L. 2400 per il collocamento del binario in prima linea dal lato di Napoli col binario tronco fiancheggiante la stessa linea in stazione di Foggia;

6. L. 2500 per la sistemazione dei locali adibiti alla custodia dei metalli di valore fuori uso nel magazzino dei legnami della stazione di Foggia;

7. L. 4100 per la sostituzione di tre colonne idrauliche, inservibili, con altre nuove, nella stazione di Foligno;

8. L. 5640 per la sistemazione delle stadere a ponte nella stazione di Foggia;

9. L. 10,525.25 per provvedere all'ampliamento del servizio delle merci nella stazione di Motta, lungo la linea da Bologna ad Otranto;

10. L. 12,780 per l'esecuzione di lavori di chiusura con muretti di pietrame in calce nella stazione di Termoli, lungo la linea da Ancona a Foggia;

11. L. 12,800 per la costruzione di un edificio isolato ad uso caffè-ristorante, e per la sistemazione dei locali al piano terreno del fabbricato viaggiatori nella stazione di Castel Bolognese;

12. L. 6560 per la sostituzione di sbarre in ferro a quelle di legno ed alle catene che attualmente chiudono i passaggi a livello nel tronco da Popoli ad Aquila della linea Castellamare Adriatico-Terni;

13. L. 9400 per sistemare i marciapiedi e per spostare i binari nella stazione di Forlì (linea Bologna-Ancona);

14. L. 2000 per la costruzione d'una condottura d'acqua potabile nella stazione di Pescara;

15. L. 3030 per il rifacimento in acciaio del secondo binario nella stazione di Forlimpopoli, nella linea Bologna-Ancona;

16. L. 2390 per la ricostruzione dei pavimenti nella sala della torneria e della montatura delle locomotive nelle officine di Napoli;

17. L. 2773,84 per la costruzione di un fabbricato cessi e per la sistemazione del muro di chiusura della stazione di Motta;

18. L. 2623 per lo spostamento delle gru idrauliche e per il conseguente prolungamento del marciapiede principale, e del primo intermedio nella stazione di Termoli;

19. L. 1820 per la costruzione di sei pozzi di acqua potabile lungo il tronco Pescara-Vasto della linea Bologna Otranto;

20. L. 1625 per la costruzione di latrine presso tre case cantoniere della linea Bologna-Ancona;

21. L. 14,670 per modificazioni ed ampliamento di una tettoia nelle officine del materiale mobile a Napoli;

22. L. 165,130 per il rifacimento in acciaio di binari e deviatoi armati in ferro sulla linea Castellamare Adriatico-Terni;

23. L. 38,560 per l'impianto di meccanismi e sistemazione di binari nelle officine di Napoli;

24. L. 18,734 per il rifacimento in acciaio di m. 1856 di binario in ferro nella stazione di Bologna;

25. L. 117,993.54 per il rifacimento in acciaio di metri 14,400 di binario in ferro sul tronco Vasto-Foggia della linea Bologna-Otranto (V. *Informazioni*);

26. L. 46,607.17 per il rifacimento in acciaio di chilom. 5.580 di binari in ferro fra i km. 554.894 e 560.474 e di 4 deviatoi nella stazione di Cerignola, linea Bologna-Otranto (V. *Informazioni*);

27. L. 315,500 per il rifacimento in acciaio di metri 41,859.47 di binario in ferro sul tronco Monopoli-Carovigno, linea Bologna-Otranto (V. *Informazioni*);

28. L. 11,000 per l'ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori della stazione di S. Martino Buonalbergo, linea Peschiera-Venezia;

29. L. 11,700 per la costruzione di una casa cantoniera al km. 176.408 della linea Bologna-Ancona;

30. L. 20,500 per l'impianto di nuovi binari e completamento della chiusura della stazione di Fratta-Grumo;

31. L. 50,000 per la sistemazione del servizio di acqua nella stazione di Apricena sulla linea Ancona-Foggia (Vedi *Informazioni*);

32. L. 69,700 per l'ampliamento del servizio merci in stazione di Trinitapoli;

33. L. 260,210 per il rifacimento in acciaio di chilometri 29.549 di binario in ferro fra i km. 659.821 e 689.802 e di N. 12 deviatoi nelle stazioni di Noicattaro, Mola, Polignono e Monopoli, linea Bologna-Otranto (V. *Informazioni*).

Rete Sicula. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti* e *preventivi di spese:*

1. L. 3115.25 per il rialzamento dell'attuale serbatoio in muratura che alimenta le gru idrauliche nella stazione di Giardini;

2. L. 5178.13 per la costruzione di un magazzino pel deposito di carbone coke, carbone di legna e di carbonella nel recinto-carbone della stazione di Palermo;

3. L. 64,477.50 per lavori di consolidamento della galleria detta del Contrafforte, fra i km. 74.620 e 74.700 della linea da Palermo a Porto Empedocle.

Ferrovia Spezia-Pontremoli. — Il 14 corr. ebbe luogo l'inaugurazione della ferrovia Spezia-Pontremoli.

Il treno inaugurale partito alle ore 10,30 ant. per Pontremoli, vi giunse a mezzodì, salutato dagli evviva della popolazione numerosissima e dal suono di varie musiche.

Presero parte all'inaugurazione il comm. Municchi, prefetto di Genova, i deputati Albini e Quartieri, l'ammiraglio Sambuy, diverse rappresentanze comunali e le autorità civili e militari.

Nella sala del teatro di Pontremoli, dove venne offerto un rinfresco, il prefetto Municchi pronunziò un applaudito discorso.

Alle 4 pom. il treno inaugurale fu di ritorno alla Spezia, il cui municipio offrì agli invitati un banchetto all'albergo della Croce di Malta.

Il giorno seguente la ferrovia venne aperta al pubblico.

Ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona. — Leggiamo nell'*Adriatico:*

Ferve il lavoro del progetto esecutivo del tronco Casarsa-Spilimbergo, il progetto di massima essendo già stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Pende davanti lo stesso Consiglio l'approvazione del progetto di

massima dell'altro tronco Spilimbergo-Gemona. La Società delle Ferrovie Meridionali che lo compilò propose tre varianti: la prima, per Spilimbergo-Carpacco-S. Daniele-Teveriacco-Gemona, riuscirebbe lunga km. 29, ed importerebbe la spesa di 10 milioni approssimativamente; la seconda, per Rodeano e Giavons, km. 28.5 e L. 10,700,000; la terza, per Lestans-Valeriano-Pinzano-Ragogna-San Daniele-Teveriacco-Gemona, km. 32 e 14 milioni di spesa.

Per San Daniele e per Spilimbergo sarebbe indifferente la scelta della prima e della seconda variante, ma per Venezia e per i paesi posti nella valle del Corno sarebbe preferibile la seconda, perchè più breve e perchè si avvicinerebbe alle grandi cadute del canale Ledra-Tagliamento e servirebbe maggior numero di centri popolosi ed industri. La variante per Pinzano, che porterebbe un maggior percorso di km. 3 5 ed una maggior spesa di 4 milioni, non può essere desiderata nè dal Governo, nè dalle Provincie che concorrono nella spesa, nè da Venezia, il di cui scopo è di avvicinarsi alla Pontebba, nè da San Daniele, che sarebbe mal servito, nè dai paesi posti alla sponda sinistra, ai quali la ferrovia non porterebbe il minimo vantaggio.

Ferrovia Mandela-Subiaco. — Facendo seguito a quanto abbiamo pubblicato nei numeri 11 e 15 del corrente anno, annunciamo che fra gli on. Magliani, Saracco ed il comm. Desiderio Baccelli è stata firmata il 13 corrente la convenzione per la costruzione di una ferrovia a sezione ordinaria dalla stazione di Mandela, della linea Roma-Sulmona, a Subiaco.

Ferrovia Verona-Caprino. — Il Consiglio Comunale di Verona, nella seduta del 13 corrente, ha approvate le seguenti proposte della Giunta:

I. *Riconoscendo nulla di pieno diritto* perchè fatta dalla Provincia e non dal Comune la vendita di una piccola zona della traversa di Borgo S. Giorgio, domandasi al Governo, e sensi dell'art. 227 della legge comunale, l'annullamento della stessa.

II. *Riconoscendo* dimenticato il Comune nella pubblicazione del piano della ferrovia relativamente a detta traversa, si autorizza la Giunta a chiedere la rinnovazione della pubblicazione stessa.

III. *Riconoscendo* la posa del binario in Borgo San Giorgio incomoda e pericolosa si delibera di non consentire al collocamento del medesimo.

IV. *Riconoscendo* l'ubicazione della stazione ai giardini contraria agli interessi comunali, si invita la Giunta ad insistere nel ricorso già interposto da essa nel 29 agosto p. p. in proposito.

Tramvia Monza-Trezzo-Bergamo. — Nel N. 25 (23 giugno corrente anno) abbiamo annunciata la costituzione della Società per questa nuova tramvia; possiamo ora annunciare che, domenica 11, si è tenuta a Milano un'adunanza dei possessori delle azioni.

In detta adunanza, che era di seconda convocazione, venne approvato lo Statuto sociale, riconosciuto e approvato il capitale sociale, approvato il contratto *à forfait* di un milione di lire per la costruzione della linea coi signori cav. Bellori, Moroni Icilio ed Agostino; approvate le spese d'impianto della Società; nominati i cinque membri del Consiglio di amministrazione nelle persone dei signori: Biffi Carlo di Milano, Colleoni nobile Marino di Bergamo, Gritti Morlacchi nobile cav. Carlo di Bergamo, Guidoni Giacomo di Monza e Strozza ingegnere Gustavo di Milano; nominati sindaci effettivi Bartezaghi Ugo di Monza, Ceresa Bortolo di Bergamo e Landriani avvocato Cesare di Milano; nominati sindaci supplenti i signori: ingegnere Curò Antonio di Bergamo e ragioniere Sartorio Giuseppe di Milano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie dell'Alsazia-Lorena. — *Esercizio 1887-88.* — Dalla *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verw.* riassumiamo le seguenti notizie statistiche del rapporto amministrativo delle ferrovie dell'Alsazia-Lorena e del Granducato di Lussemburgo durante l'esercizio 1887-88.

La lunghezza totale delle ferrovie a scartamento normale era nell'Alsazia-Lorena alla fine dello scorso marzo di 1308 chilometri; aggiungendovi i chilometri 191.97 della ferrovia Guglielmo del Lussemburgo, esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alsazia-Lorena, si ha un totale di 1500 chilometri.

L'Impero di Germania ha spesi 471,667,223 marchi per le linee in esercizio nell'Alsazia-Lorena. Da questa somma bisogna tuttavia dedurre quella di 91,500,000, che costituisce l'eccedente delle spese di costruzione sul prezzo di acquisto delle linee dalla Compagnia francese dell'Est, in conformità al trattato di pace del 10-21 maggio 1871. Le sovvenzioni pagate dai particolari, da Comuni e da altre corporazioni ammontano a marchi 13,303,000. Tenendo adunque conto di queste somme, le spese di costruzione si sommano ad un totale di marchi 393,536,927.

Nell'esercizio 1887-88 i prodotti furono di 49,564,198 marchi, compresevi le linee Lussemburghesi; le spese furono di marchi 28,947,546; l'eccedenza di marchi 20,616,652 fu versata nella Cassa dell'Impero. Quest'eccedenza rappresenta il 42.56 0|0 dei prodotti, il 4.66 0|0 delle spese di costruzione delle linee appartenenti alla Amministrazione e il 4.02 0|0 del capitale impiegato.

Ferrovie Tedesche. — *Ampliamento delle grandi stazioni.* In una conferenza tenuta dal signor Gruttenfien alla Società degli Ingegneri ed Architetti tedeschi, il conferenziere ha fatta la relazione degli ampliamenti e delle migliorie apportate nelle stazioni tedesche dopo la guerra del 1870. Egli ha dimostrato che, indipendentemente dalle stazioni di Berlino, furono spese dal 1876 L. it. 125,000,000 per lavori nelle stazioni.

Ecco alcune cifre circa le principali stazioni: Francoforte L. 31,050,000; Colonia L. 30,625,000; Annover L. 23,625,000; Dusseldorf L. 20,375,000; Erfurt L. 7,750,000; Halle L. 1,250,000. In tutti questi lavori di ampliamento e di miglioria si è studiato: di evitare i passaggi a livello per le strade; di evitare che i passeggeri debbano attraversare i binari; di abbreviare, per quanto sia possibile, il percorso per l'entrata ed uscita dalle stazioni.

Ferrovie Prussiane. — Leggiamo nella *Perseveranza,* in una corrispondenza da Berlino:

« Le nostre ferrovie dello Stato hanno preso uno sviluppo che nessuno avrebbe preveduto. Immaginatevi che nel primo semestre del corrente anno (dal 1° aprile in poi) hanno reso 394,974,000 marchi, di fronte a 263,091,000 marchi introitati nel medesimo semestre nel decorso anno. Solo nello scorso settembre si ebbe ad incassare in più 28,544,000 marchi, di cui 22,854,000 per trasporto di merci.

« Lo straordinario movimento in quest'anno, specialmente nei treni-merci, si deve alle grandi costruzioni intraprese tanto per conto del militare (forti e fortezze), che alle riparazioni rese necessarie dalle grandi inondazioni. Anche le nostre fabbriche in generale ebbero molte commissioni per oltremare. In una parola, la nostra industria crebbe oltremodo; cosicchè, per sopperire alla mancanza dei veicoli necessari per l'improvviso aumento dei trasporti ferroviari, la Direzione generale si trovò costretta a prendere a nolo 1500 vagoni d'altre ferrovie, e il Governo deve chiedere alle Camere 45 milioni di marchi per completare il materiale mobile; e certamente le Camere glieli accorderanno.

« Frattanto il Ministro del commercio e del movimento ordinò, in anticipazione, parte all'industria estera e parte all'industria nazionale una grande quantità di vagoni pel trasporto delle merci, riservandosi, per quelli dei passeggieri, di farlo dopo che avrà accontentato il commercio.

« È forse in causa dei brillanti risultati pecuniari dati dalle nostre ferrovie che il Ministro del movimento ha stabilito che, col 1° del prossimo aprile, si diminuisca il prezzo dei biglietti d'andata e ritorno, e inoltre che essi possano servire tanto per le corse celeri che per le postali; lasciando però libero alle varie Direzioni di escludere certi treni diretti, che sempre hanno un gran concorso di passeggieri ».

Ferrovie orientali europee. — La Direzione delle ferrovie di Stato Ungheresi, che fu incaricata di dare attuazione alle decisioni prese nella conferenza dei rappresentanti delle diverse Società ferroviarie Balcaniche, si occupa attivamente del suo mandato, sulla cui utilità ed urgenza non può esservi dubbio.

Si sa — e noi ne abbiamo trattato in uno speciale articolo nel N. 37 (15 scorso settembre) — che il trasporto da Salonicco a Belgrado, per la via diretta, lunga circa 700 chilometri, costa assai più che il trasporto da Salonicco a Fiume per via di mare, e poi da Fiume per Budapest a Belgrado, quantunque la sola distanza da Fiume a Belgrado, per Budapest. sia superiore di 240 chilometri alla distanza da Salonicco a Belgrado per la via diretta.

Il còmpito sarà reso più facile alla Direzione delle ferrovie di Stato Ungheresi dal fatto che la linea Usküb-Vranja sarà concessa in esercizio alla Società delle Ferrovie Orientali e che la linea Vakarel Bellova fu assunta dal Governo bulgaro. Di tal modo la Direzione ungherese non dovrà più trattare che con tre Amministrazioni: Ferrovie dello Stato serbo, Ferrovie dello Stato bulgaro, Ferrovie del barone Hirsch.

Il Comitato delegato delle quattro Amministrazioni interessate ha sede a Budapest; esso ha già compilato regolamenti comuni per l'esercizio, per le basi generali delle tariffe e per la classificazione delle merci. Tutti questi regolamenti saranno sottoposti alla prossima conferenza, che incomincierà eziandio il lavoro per determinare le tariffe.

La vendita dei biglietti diretti da Vienna e Budapest per le principali stazioni della grande linea internazionale è ognor più in aumento; e, siccome verrà soppressa la linea Varna-Costantinopoli, così il traffico dei viaggiatori tra Vienna-Budapest e le capitali balcaniche non tarderà a prendere grande sviluppo. Ai viaggiatori da Budadest a Salonicco, da Salonicco a Costantinopoli e da Costantinopoli a Budapest saranno rilasciati biglietti d'andata e ritorno colla riduzione del 20 0|0. Il tragitto da Salonicco a Costantinopoli, via di Atene, sarà fatto su piroscafi.

Notizie diverse

Esposizione italiana di Berlino 1889. — Del progetto di questa opportuna esposizione abbiamo detto ampiamente nel N. 41, pur esprimendo vivissimo dubbio che gli espositori avrebbero potuto essere pronti per la prima epoca assegnata, cioè per il prossimo gennaio; e tanto più perchè le risposte degli espositori, chieste con circolare del 30 scorso settembre, dovevano essere date per il 14 successivo ottobre.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha ora infatti avvertito con circolare le Camere di Commercio che il signor Engel, il promotore della esposizione italiana da tenersi a Berlino nel prossimo anno, ha stabilito di prorogare l'apertura della mostra al 21 dicembre 1889. Ciò per dar tempo ai nostri industriali di prepararsi convenientemente e per aver modo altresì di allargare le costruzioni e di offrire così maggior spazio agli espositori che si presenteranno al concorso di Berlino.

Sappiamo intanto che il progetto di questa mostra ha incontrato favore e che le Camere di Commercio hanno promesso il loro appoggio.

Esposizione italiana di Londra. — L'Esposizione italiana del 1888 in Londra, aperta il 1° maggio, si è chiusa la sera del 31 ottobre, dopo essere stata visitata da 1,742,947 persone.

Bisogna ricordare che l'Esposizione rimase chiusa tutte le domeniche e gli altri giorni di solennità religiose.

Il numero minore di visitatori si ebbe il giovedì 17 maggio (4102), il mercoledì 16 maggio (5658) e il martedì 15 maggio (5781).

Il giorno che ha presentato un numero di visitatori più vicino alla media è stato il giovedì 13 agosto (11,807).

Il numero maggiore di visitatori si ebbe il sabato 14 luglio (20,267), il sabato 27 ottobre (24,594) e il lunedì 6 agosto, giorno di festa civile (27,321).

Salvo brevissimi periodi, salvo una settimana o due veramente di bel tempo, la inclemenza della stagione è stata eccezionale.

Esposizione universale di Parigi. — Circa il concorso dei vari Stati, le notizie ufficiali da Parigi recano che si asterranno completamente dal prender parte alla Esposizione universale di Parigi la Germania, la Danimarca, il Montenegro, la Turchia e la Svezia. Degli Stati europei soltanto tre si faranno rappresentare ufficialmente, cioè: la Svizzera, la Norvegia e la Grecia. La Russia, l'Austria-Ungheria, la Romania, l'Italia, la Spagna, il Portogallo, il Belgio, il Lussemburgo, l'Olanda e la Gran Brettagna lasciarono liberi i proprii espositori di provvedere alla loro rappresentanza. Gli Stati dell'America del Nord saranno rappresentati ufficialmente in complesso. Hanno pure annunziato la loro partecipazione ufficiale: dall'Asia, il Giappone e Siam; dall'Africa, il Marocco e lo Stato libero dei Boers; dall'Australia, la colonia Victoria.

La formazione del catasto italiano. — Si sono iniziati i lavori per la formazione del nuovo catasto in queste provincie di tutti gli otto compartimenti:

Ligure-Piemontese: Provincie di Torino, Alessandria, Pavia, Cuneo; *Lombardo-Veneto:* Milano, Como, Cremona, Verona, Treviso; *Toscano:* Firenze e Pisa; *Bologna-Roma:* Roma, Ancona, Modena, Reggio-Emilia, Massa, Forlì, Parma e Piacenza; *Napoletano:* Napoli; *Siciliano:* Palermo; *Bari:* Bari; *Sardegna:* Cagliari.

La Giunta Superiore del Catasto è stata convocata per il 25 corrente presso il Ministero delle Finanze, sotto la presidenza del maggior generale Ferrero, presidente della medesima.

Concorso pel Palazzo del Parlamento. — È aperto per tutti gli Architetti ed Ingegneri italiani il *Concorso pel progetto del palazzo da erigersi in Roma a sede definitiva del Senato del Regno e della Camera dei Deputati.* — Il programma di concorso trovasi depositato ed ostensibile a chiunque lo desideri presso le R. Prefetture del Regno, unitamente alla planimetria della località destinata all'erezione del Palazzo. — Copia di questa planimetria verrà inviata ai concorrenti che ne faranno richiesta alla Segreteria della Commissione Reale presso il Ministero dell'Interno a Roma.

Canale tra il Mar Nero ed il Mar Caspio. — È stato finalmente accettato dal Ministero dei Lavori Pubblici di Russia il progetto per la costruzione d'un gran canale tra il Volga ed il Don, che metterà quindi in comunicazione il mar Nero col Caspio, e che facilitando potentemente i transiti, riescirà d'incalcolabile vantaggio al commercio e agli scambii di tutta la Russia meridionale.

Il canale sarà lungo circa 84 chilometri e verrà a costare non meno di 25 milioni di rubli. Potranno navigarvi bastimenti mercantili di prima grandezza.

Sul canale saranno costruiti 15 ponti in legno, del prezzo approssimativo, ognuno, di mezzo milione di lire.

Dalla parte del Volga il canale comincierà presso Zarizin, e si pensa d'utilizzare il corso di acqua Manitch (piccolo confluente del Don), che sarà reso più largo e profondo e messo in comunicazione con le acque del Volga.

L'opera, che non presenta troppe difficoltà tecniche, sarà compiuta da una Società francese, e probabilmente pure con capitali francesi raccolti per azioni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Novembre 10	Novem. 17
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 794	786
» » Mediterranee	» 623	618
» » Sicule	» —	621
» » Sarde (preferenza)	» —	—
» » Palermo Marsala-Trapani . .	» 365	385
» » Gottardo.	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 300	300
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara-Seregno . . .	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	322
» » » 2ª emiss.	» 312	343
» » Centrale Toscana. . .	» 520	520
» » Meridionali.	» 321.50	322
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 312	312
» » » serie *B*. . . .	» 315	315
» » » 1879	» 309	309
» » Pontebba	» 470	470
» » Nord-Milano	» 269	269
» » Meridionali Austriache.	» 305.50	306

CONVOCAZIONI.

Società d'esportazione Cirio. — Gli azionisti sono convocati in **assemblea** generale straordinaria pel giorno **6 dicembre**, alle ore 2 1|2 pomeridiane nella sede della Società in Torino.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (26 novembre, ore 10 antimeridiane, 2ª asta per deserzione 1º incanto). — Appalto per il mantenimento della strada provinciale Sessa-Mignano in ambo i rami che la compongono; il primo cioè che comincia dalla guida della strada di Roma, presso l'osteria S. Agata e termina alla guida della strada di Sora, in prossimità della stazione ferroviaria di Mignano, ed attraversa gli abitati di Roccamonfina e Conca, facendo parte dell'appalto il mantenimento dei basolati sui ponti detti di S. Agata e di Mignano e dei ponti stessi, e restandone invece esclusi i tratti basolati negli abitati di Roccamonfina e Mignano; il secondo ramo che comincia dalla guida del capostrada del primo ramo, presso Ponte, e che, passando per le Toraglie, termina all'altra guida del capostrada del detto primo ramo nel sito detto Patierno (metri 51.400). Importo annuo L. 20,000 (V. N. 43 del *Monitore*).

Comune di Casella (26 novembre, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del 1º e 4º tratto del primo tronco della strada comunale obbligatoria di Val Brevenna, compresi fra il ponte provinciale di Avosso ed il confine con Savignone, e fra il confine di Montoggio ed il Santuario dell'Acqua, in territorio di questo Comune (m. 3986.71). Importo lire 56,448.73. Lavori ultimati in anni cinque. Cauzione provvisoria lire 2000. Fatali a giorni 15.

Amministrazione provinciale di Cosenza (27 novembre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione sessennale della strada provinciale, n, 24, tronco unico Acci-Pantano Longo (m. 23,735.90). Importo annuo ridotto L. 8,813.25 (V. N. 38 e 42 del *Monitore*).

Città di Genova (27 novembre, ore 2 pomeridiane, 2ª asta per deserzione 1º incanto). — Appalto della copertura di alcuni tratti del civico acquedotto fra il ponte Molassana e la presa di Trensasco. Importo L. 65,000 (V. N. 42 del *Monitore*).

Municipio di Foggia (28 novembre, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto della manutenzione per 8 anni di tutte le strade interne acciottolate ed inghiaiate della città di Foggia, diviso in due lotti: 1º lotto, tutte le strade acciottolate ed inghiaiate del versante settentrionale della città; 2º lotto, quelle del versante meridionale. Importo annuo L. 6400 per il 1º lotto e L. 7200 pel 2º. Cauzione provvisoria L. 750 per cadun lotto. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 13 dicembre, ore 1 pomeridiane.

R. Prefettura di Rovigo (28 novembre, ore 10 antim., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo-ingrosso della banca e sottobanca a robustamento in ischiena dell'argine destro di Adige per una tratta dell'estesa di m. 481, compresa nella località Drizzagno-Cattaneo nella Sezione I d'Adige in comune di Lusia. Importo lire 59,524. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 800. Lavori compiuti in 180 giorni.

Comune di Mentana (28 novembre, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di due uguali fabbricati scolastici. Importo L. 32,911.51. Cauzione provvisoria L. 500. Fatali 13 dicembre, ore 12 meridiane.

Municipio di Foggia (28 novembre, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto per anni otto dei lavori di rimessione e manutenzione delle strade lastricate della città di Foggia, cioè:

a) Rimessione e manutenzione di tutti i lastricati tanto della parte carreggiabile delle strade quanto delle panchine;

b) Rimessione e manutenzione dei ciottolati (ove esistono) laterali ai lastricati;

c) Espurgo e manutenzione delle fogne e delle condotture pubbliche esistenti nel sottosuolo delle strade in parola in modo che le medesime possano completamente servire all'uso.

Sono appaltati a misura tutti i lavori di lastricato inerenti sia al capostrada, sia alle panchine, tutti gli altri sono appaltati a corpo. Importo annuo dei lavori a corpo L. 1690,08. Importo annuo dei lavori a misura L. 11,000. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva L. 5000. Fatali 13 dicembre, ore 1 pomeridiane.

R. Prefettura di Genova (29 novembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del secondo tronco della strada comunale obbligatoria alla Nazionale N. 36, Genova-Piacenza presso Cavassolo, compreso fra Cavassolo Superiore e Piedirosso, in territorio del Comune di Rosso (m. 5753.12). Importo ridotto L. 142,276 (V. N. 40 del *Monitore*)

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (*Spezia*) (29 novembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto per l'eseguimento delle opere in metallo e la copertura in lastre di vetro e tegole alla marsigliese in una parte del fabbricato ad uso officina calderai e magazzino caldaie nel R. Arsenale militare marittimo di Spezia. Importo ridotto L. 234,609.15 (V. N. 41 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Napoli (29 novembre, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto della manutenzione quinquennale della strada provinciale Ischia-Forio ed a quello per la costruzione della massicciata di brecciame trachitico nel capostrada della via stessa, con cunette ed altre opere accessorie (metri 9952.60). Importo dei lavori L. 43,220; importo annuo per la manutenzione L. 7000. Cauzione provvisoria L. 3339. Cauzione definitiva L. 9156. Fatali a destinarsi. Lavori compiuti in mesi dodici.

Municipio della città di Como (29 novembre, ore 2 pomerid., 1ª asta). — Appalto per la costruzione sull'area già dell'Ospedale, lungo il Cosia, di un fabbricato ad uso di macello pubblico. Importo L. 122,736.45. Lavori compiuti in dieci mesi. Cauz. provv. L. 5000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Torre Annunziata (30 novembre, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione primo incanto). — Appalto delle concessioni seguenti:

a) Costruzione del Magazzino generale. Importo L. 900,000;

b) Costruzione di due capannoni del tipo, estensione e costo come risulta dal progetto di massima;

c) Costruzione di due pennelli addossati alle banchine del porto, della lunghezza uno di m. 100 e larghezza m. 10, e l'altro di lunghezza m. 60 per m. 10 di larghezza;

d) Esercizio del Magazzino generale e scaricamento e caricamento delle merci.

L'aggiudicatario sarà rimborsato della spesa da lui sopportata con il provento dell'esercizio del Magazzino generale per la durata di anni cinquanta, salvo la diminuzione di tal tempo che sarà per risultare dall'asta.

Cauzione provvisoria L. 100,000. Cauzione definitiva L. 300,000. Fatali a giorni 15.

Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino (5 dicembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del terzo tronco, da Apecchio alla balza di Piandimolino, della strada provinciale di serie che dal confine di Città di Castello per Apecchio e Piobbico mette alla nazionale Flaminia in Acqualagna. Importo L. 120,300. Cauzione L. 5000. Deposito per spese L. 3000. Fatali 4 gennaio 1889, ore 12 merid.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la fornitura in opera di *16 casotti telemetrici* pel Genio militare di Messina (Ministero della Guerra).

Ferrovie del Mediterraneo. — L'appalto dei lavori d'ampliamento del ponte Pantano piccolo, al km. 410,828 della linea Taranto-Reggio, fu aggiudicato alla Ditta Bianco Luigi col ribasso del 17,25 p. 0|0 su L. 53,000 (V. N. 43, *Informazioni*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1888-89. — *Dal 1° al 10 Novembre 1888.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4024	4001	+ 23	580	547	+ 33
Media	4024	4001	+ 23	546	530	+ 16
Viaggiatori.	1.336.266 82	1.335.382 37	+ 884 45	43.746 41	39.457 92	+ 4.288 49
Bagagli e Cani	77.988 28	77.630 40	+ 357 88	1.599 71	1.062 35	+ 537 36
Merci a G.V. e P. V. accelerata	374.621 96	341.927 50	+ 32.694 46	7.762 40	5.948 68	+ 1.813 72
Merci a P. V.	1.519.563 01	1.510.988 39	+ 8.574 62	35.136 20	29.578 89	+ 5.557 31
TOTALE .	3.308.440 07	3.265.928 66	+ 42.511 41	88.244 72	76.047 84	+ 12.196 88

Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Novembre 1888.*

Viaggiatori.	19.439.239 02	18.296.720 59	+1.142.518 43	595.977 41	598.761 53	— 2.784 12
Bagagli e Cani	873.317 56	834.867 10	+ 38.450 46	12.413 93	16.465 25	— 4.051 32
Merci a G. e P. V. accelerata .	4.505.090 94	4.103.198 60	+ 401.892 34	81.261 75	72.156 85	+ 9.104 90
Merci a P. V.	20.540.372 10	20.199.492 42	+ 340.879 68	460.116 56	408.481 52	+ 51.635 04
TOTALE .	45.358.019 62	43.434.278 71	+1.923.740 91	1.149.769 65	1.095.865 15	+ 53.904 50

Prodotto per chilometro.

della decade	822 18	816 28	+ 5 90	152 15	139 03	+ 13 12
riassuntivo	11.271 87	10.855 86	+ 416 01	2.105 81	2.067 67	+ 38 14

(1) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

12ª Decade — Dal 21 al 31 Ottobre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1888	102.746 90	1.885 02	11.763 41	127.295 36	1.016 36	244.707 05	609 00	401 82
1887	117.276 81	2.104 39	13.352 46	112.945 69	2.375 50	248.054 85	606 00	409 33
Differenza nel **1888**	— 14.529 91	— 219 37	— 1.589 05	+ 14.349 67	— 1.359 14	— 3.347 80	+ 3 00	— 7 51
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE				
1888	1.239.322 69	23.546 99	161.275 86	1.304.512 81	21.037 61	2.749.695 96	609 00	4.515 10
1887	885.542 43	15.863 63	131.906 50	1.138.900 49	24.491 03	2.196.704 08	606 00	3.624 92
Differenza nel **1888**	+ 353.780 26	+ 7.688 36	+ 29.369 36	+ 165.612 32	— 3.453 42	+ 552.991 88	+ 3 00	+ 890 18
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1888	4.867 83	60 75	361 20	1.256 30	43 55	6.589 63	64	102 96
1887	5.333 87	65 51	338 44	973 33	34 50	6.745 65	64	105 40
Differenza nel **1888**	— 466 04	— 4 76	+ 22 76	+ 282 97	+ 9 05	— 156 02	»	— 2 44
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE.				
1888	55.167 00	671 77	4.048 73	14.121 25	394 05	74.402 80	64	1.162 54
1887	40.657 66	538 76	3.719 89	10.608 05	488 78	56.013 14	64	875 21
Differenza nel **1888**	+ 14.509 34	+ 133 01	+ 328 84	+ 3.513 20	— 94 73	+ 18.389 66	»	+ 287 33

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 31 *Ottobre* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-S. Giorgio di Nogaro	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 45	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	5,967.95	20,887.15	2,072.55	3,737.70	1,731.30	3,698.75	3,414.20	5,369.25	12,290.35	3,464.90	2,525.90	9,925.20	3,797.50
Bagagli e Cani . . .	72.40	350.60	40.15	36.60	8.30	62.15	7.20	17.85	52.45	44.80	28.95	159.05	56.90
Merci a G. V. ed Acceler.	763.90	6.392.64	185.80	360.25	188.05	1.249.07	462.40	104.15	227.20	591.81	»	155.60	281.15
Merci a P. V. . . .	3,250.70	4,753.98	1,049.73	2062. 35	2,880.60	1.332.69	460.70	46.40	3,212.90	2.218.40	»	1.212.49	877.95
Totali	10,054.95	32,384.37	3,348.23	6,196.90	4,808.25	6,342.66	4,344.50	5,537.65	15,782.90	6,319.91	2,554.85	11,452,34	5,013.50

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. **180** *milioni, versato L.* **139,500,000**

Strade Ferrate Complementari - Provviste a rimborso di spesa.

AVVISO D'ASTA

SECONDO ESPERIMENTO.

Nel giorno **29 novembre 1888** alle ore **10 ant.** in Milano presso la Direzione Generale della Società, Corso Magenta N. 24 (Palazzo ex Litta) si procederà, dinanzi al Direttore Generale o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del R. Ispettorato delle Ferrovie, in conformità del Regolamento per la Costruzione delle Strade Ferrate in data 17 gennaio 1886, N. 3705 (Serie 3ª) col metodo dei partiti segreti, all'apertura di un secondo esperimento d'Asta per la fornitura **dei materiali metallici speciali per N. 28 Scambi semplici con Crociamento a cuore in acciaio fuso capovolgibile, tangente 0m,10 (parte metallica speciale) per l'armamento Vignole (1° tipo) Ferrovie Complementari, quali sono specificati nel Capitolato d'oneri, — da consegnarsi franchi su vagoni in ragione di N. 15 nella Stazione di Teggiano (Linea Sicignano-Castrocucco) e di N. 13 nella Stazione di Vallo (Linea Battipaglia-Castrocucco); — per il presunto prezzo, soggetto a ribasso di asta, di L. 424,82 (lire quattrocento ventiquattro e centesimi ottantadue) per tonnellata di mille chilogrammi, miglior prezzo ottenutosi nell'Asta precedente.**

La consegna dovrà aver luogo **entro 3 (tre) mesi** dall'autorizzazione al fornitore di intraprendere la fabbricazione dei materiali.

La cauzione definitiva sarà di **L. 4300** da versarsi alla Cassa dei Depositi e Prestiti in moneta metallica, in biglietti di Banca accettati dalle Casse dello Stato, od in rendita del Debito Pubblico, od obbligazioni ferroviarie, od altri titoli garantiti dallo Stato, al corso del giorno precedente a quello del Deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione Generale in Milano, la Direzione del Servizio delle Costruzioni in Roma, via Mercede, N. 11, piano 2°, presso la Direzione dell'Esercizio in Napoli, e presso la Sezione di Potenza del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dalle 10 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione Generale della Società in Milano e dovranno esserle recapitate prima delle ore **10 ant.** del giorno **29 novembre suindicato.**

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego suggellato la loro offerta stesa in carta bollata da una lira e sottoscritta. Essa conterrà, oltre la chiara indicazione della Ditta offerente e del suo domicilio eletto, l'enunciazione in cifra ed in lettere del prezzo presunto dell'appalto ed il ribasso riferito al medesimo. — Non saranno ammesse offerte fatte mediante telegramma, o fatte da persona mancante della capacità legale di obbligarsi, o che non siano firmate dall'offerente o da un suo procuratore munito di mandato speciale od almeno di mandato generale per assumere appalti di forniture pubbliche. Il mandato dovrà essere allegato all'offerta.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la fornitura di Scambi e Crociamenti,** ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) Un certificato di moralità, di data non anteriore di sei mesi a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sotto-Prefetto;

b) Un attestato di un Ispettore o Ingegnere-Capo del Genio Civile, di un Ispettore Superiore o di un Ispettore-Capo del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, o di un Ingegnere Capo-Servizio delle Costruzioni o della Manutenzione delle Ferrovie, di data non anteriore a sei mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguite forniture consimili, che dovranno essere indicate nel Certificato;

c) Un certificato constatante l'eseguito deposito della **cauzione provvisoria di L. 2,150** nelle valute indicate più sopra per la cauzione definitiva.

In una scheda suggellata saranno fissati dal Direttore Generale della Società i limiti massimo e minimo, dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

La fornitura sarà aggiudicata al miglior offerente. — I risultati dell'asta saranno dalla Società sottoposti al R. Ispettorato per l'aggiudicazione definitiva.

Chiusa l'asta, saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, meno quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto fino all'aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale. — L'altro sarà restituito non appena sarà stata pronunziata l'aggiudicazione definitiva dal R. Ispettorato.

Il deliberatario dovrà, entro il termine di 10 giorni dalla data dell'invito, presentare la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la Cassa dei Depositi e Prestiti dello Stato.

Le spese di bollo e registro del contratto saranno a carico dell'assuntore.

Milano, 12 novembre 1888.

LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **FRANCESCO KOSSUTH**

SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro* ed una *d'argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro*, per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3701*, ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale e l Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

FABBRICA DI

LIME E CHIODI

PASTORI E SESTI

Piazza e Corso San Martino, N. 1

TORINO

SOCIETÀ ANONIMA METALLURGICA

TARDY E BENECH

SAVONA

Capitale Sociale Versato L. 7.000.000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali città d'Italia

UFFICIO SUCCURSALE
dei Giornali Italiani ed Esteri

TORINO — *Via Finanze, 13* — TORINO

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale L. 3,000,000 — Versato L. 2.750,000

MARCA DI FABBRICA

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMEMDUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO VITTORIO, OZZANO PRESSO CASAL MONFERRATO, SENIGALLIA, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland; di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acque e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre 1,000,000 di quintali - Forza motrice 1000 cavalli-vapore.

La Societá garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la Marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

TORINO, 1888 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXI. Sabato, 24 Novembre 1888. NUM. 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE FERROVIE IN PARLAMENTO

Alla Camera dei Deputati, nella seduta del 22 corrente, l'on. Ministro dei Lavori Pubblici rispose ad una interrogazione dell'on. La Cava sul disastro ferroviario di Grassano e ad una interpellanza dell'on. Sant'Onofrio sul servizio ferroviario.

L'on. Ministro della Guerra diè pure, in risposta alle osservazioni dell'on. Sant'Onofrio, alcune informazioni sul servizio ferroviario militare.

Dal riassunto ufficiale della discussione riportiamo i discorsi dei due ministri.

Il Ministro dei Lavori Pubblici si unisce alle lodi espresse dal deputato La Cava ed accenna a fatti nobilissimi di carabinieri che si trovarono sul luogo del disastro. (*Benissimo*).

Risponde quindi ai diversi quesiti postigli dallo stesso La Cava.

Ritiene che il servizio di sorveglianza fosse sufficiente, e specialmente nel luogo del disastro; può affermare sicuramente che nessun segno di franamento si era manifestato in quella località; la frana avvenne contemporaneamente, o quasi contemporaneamente, al passaggio del treno, il quale investì le materie franate, mentre queste continuavano a precipitare dal monte; il ritardo di quasi due ore del treno derivò dall'essere esso stato in partenza da Napoli in momento di eccezionale affluenza; il treno avrebbe certamente potuto essere munito del freno automatico, se si fosse potuto d'un tratto migliorare tutto il materiale ferroviario; ma ancorchè questo freno ci fosse stato non avrebbe potuto impedire il disastro, essendo la frana caduta proprio nel momento in cui passava il treno; non gli risulta che siano stati iniziati procedimenti civili per indennità, ma sa che i tribunali procedono d'ufficio per verificare se ed a chi debba attribuirsi la colpa del disastro; infine espone i lavori che si stanno eseguendo e che sono stati progettati non solo per consolidare quella linea, ma per rimuovere il più lontano pericolo del rinnovarsi di un disastro sì grande.

L'on. Saracco, rispondendo poi all'interpellanza dell'onorevole Di Sant'Onofrio, conferma anzitutto quanto ha già detto riguardo ai freni automatici.

Il treno che fu capovolto a Grassano aveva una velocità di 55 chilometri all'ora, e si trovava in quel punto della strada ove la pendenza è del 5,67. I freni automatici sarebbero stati dunque insufficienti a scongiurare la catastrofe.

L'on. Di Sant'Onofrio si è lamentato dell'andamento dei servizi ferroviari, durante le feste per l'Imperatore Guglielmo. Ma io, dice l'on. Saracco, posso dichiarare che non mi aspettavo tanto. (*Commenti*). Considerate il movimento immenso di viaggiatori che vi fu in quei giorni, come al tempo delle nozze del Duca di Aosta a Torino; e poi ditemi se non vi fossero gravissime difficoltà pel trasporto dei passeggieri. Il movimento verso la capitale si calcolò non inferiore a 40 mila persone ogni giorno.

Venendo alla sostanza delle osservazioni fatte dall'onorevole interpellante, l'on. Saracco gli fa riflettere che la direzione e la responsabilità dell'esercizio ferroviario appartengono alle Società. (*Rumori*). Il Governo ha solamente l'alta sorveglianza (*Commenti*); ma nei limiti stabiliti dalle leggi e dai patti contrattuali (*Commenti, interruzioni*). Non bisogna confondere le grandi esigenze della sicurezza generale, con altre irregolarità di minor conto.

Il Governo interviene in caso di disastri e di gravi incidenti; ma, quando si tratta solamente di ritardi e di altri simili inconvenienti, non possiamo fare altro che denunziare le Società ai tribunali, perchè questi applichino le multe... (*Rumori. Voci*: *E le avete denunziate*?).

Facemmo certamente la denuncia quando appariva evidente la colpa o la negligenza. E i tribunali diedero torto al Governo! (*Commenti*).

Penso che prima cura del Governo debba essere la buona costruzione delle linee; il raddoppiamento dei binari, ecc. Ma finchè non saremo giunti a questo risultato, è meglio sopportare qualche ritardo, che spesso risparmia un disastro. (*Commenti*).

Presto si conosceranno i risultati della grande inchiesta da lui ordinata, sul complesso dell'esercizio ferroviario. Ma, fin d'ora, il Parlamento si disponga ad approvare *qualche centinaio di milioni*, se vuole mettere in buono assetto le ferrovie. (*Commenti*).

Assicura che col Ministro della Guerra si studia seriamente il tema dei trasporti militari.

Fa rilevare che i ritardi ed altri inconvenienti si verificano in tutti i paesi. Ciò peraltro non toglie che il Governo

abbia il dovere di attenuarli e di eliminarli, per quanto si può.

Rivolge parole di alta lode al personale ferroviario, e specialmente a quello inferiore, che presta un'opera indefessa e preziosa. (*Approvazioni*).

Infine l'on. Bertolè-Viale, Ministro della Guerra, risponde all'on. di Sant'Onofrio che intende il dovere che gli incombe di portare la sua attenzione sulle ferrovie che hanno diretta ed essenziale attinenza colla difesa del paese.

Ma per avere un buon esercizio ferroviario occorre avere una rete ferroviaria completa, e linee costruite in modo perfetto. Quanto alla prima parte, nota che il Ministro della Guerra additò, fino dal 1879, quali fossero le linee di vera importanza militare; ma, senza esprimere giudizio sui fatti occorsi, constata che alcune di quelle linee sono ancora un desiderio. (*Commenti*). Le linee sono poi difettose, perchè hanno un solo binario, e stazioni troppo distanti fra loro e male collocate.

Però dichiara all'on. Di Sant'Onofrio che le critiche fatte da pubblicisti esteri non sono esatte; perchè, in caso di mobilitazione, rimarrebbe sospeso tutto il servizio ordinario, e le ferrovie sarebbero esercitate dalle autorità militari: e quindi la mobilitazione, che è stata studiata in ogni suo particolare, si verificherebbe senza inconvenienti. Nè inconvenienti si verificarono nelle manovre di Romagna o alla rivista di Centocelle.

Certo è che occorre fare molte cose per migliorare l'esercizio ferroviario; il problema si studia alacremente, e si ha ragione di sperare che sarà presto risoluto, mercè i provvedimenti cui alluse il Ministro dei Lavori Pubblici. (*Approvazioni*).

LE TRAMVIE A VAPORE IN ITALIA

al 1° ottobre 1888

La Direzione Generale di Ponti e Strade, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, ha testè pubblicato l'« Elenco delle Tramvie a vapore al 1° ottobre 1888 ». Da questa interessante pubblicazione — premesse alcune nozioni generali — riassumiamo, ordinatamente composto per provincie, il prospetto delle tramvie medesime, e riporteremo nel prossimo numero il riassunto delle Ditte esercenti.

La lunghezza totale è di chilometri 2,261.954, ossia:

su strade nazionali	Km.	139.418
» provinciali	»	1,572.245
» comunali	»	268.944
in sede propria	»	281.347
Totale chilometri		2,261.954

Assegnando intanto questo numero complessivo dei chilometri a ciascuna grande regione del Regno, si rileva il seguente quadro:

Lombardia	Km.	905.470
Piemonte	»	774.360
Veneto	»	164.852
Emilia	»	134.478
Provincie Meridionali	»	111.771
Toscana	»	81.470
Provincia di Roma	»	49.083
Romagne	»	40.470
Totale chilometri		2,261.954

Le linee in esercizio sono 110, comprese le diramazioni, e sono tenute da 44 Ditte esercenti.

La Ditta esercente più importante è la Società per le Ferrovie del Ticino, che esercita 10 linee di tramvie della complessiva lunghezza di quasi 250 chilometri (m. 249,559).

Vengono in seguito la Compagnia generale delle tramvie a vapore piemontesi, con chilom. 156.096; la Società delle tramvie interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona, con chilometri 154.572; la Società tramways a vapore della provincia di Brescia, con chilom. 147.950; la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, con chilom. 121.452; la Società anonima guidovie a vapore Brescia-Mantova-Ostiglia, con chilom, 107.489, ecc.

La prima tramvia a vapore in Italia fu quella da Cuneo a Borgo San Dalmazzo, autorizzata con Decreto del 24 maggio 1878 ed aperta all'esercizio l'8 giugno del medesimo anno.

Circa la velocità dei treni si può stabilire che la maggior parte percorrono 18 chilometri all'ora, con un *minimum* di 15 ed un *maximum* di 25; circa il numero dei veicoli per treno, si può ammettere che la composizione media dei treni sia da 4 a 5 vetture, con un massimo di 11 ed un minimo di 2.

Premesse queste brevi nozioni generali, diamo il prospetto delle tramvie divise per provincia; osservando come delle 69 provincie ve ne siano soltanto 27 fornite di tramvie a vapore. Ne sono tuttora prive le provincie di: Ancona, Aquila, Arezzo, Ascoli Piceno, Avellino, Belluno, Benevento, Cagliari, Caltanissetta, Campobasso, Catania, Catanzaro, Chieti, Cosenza, Ferrara, Foggia, Genova, Girgenti, Grosseto, Lecce, Livorno, Macerata, Massa e Carrara, Messina, Palermo, Parma, Perugia, Pesaro e Urbino, Porto Maurizio, Potenza, Reggio di Calabria, Reggio d'Emilia, Rovigo, Salerno, Sassari, Siena, Siracusa, Sondrio, Teramo, Trapani, Treviso e Udine.

I. — Prospetto delle Tramvie a vapore divise per provincie.

Provincie	Lunghezza in Chilometri		
	Sulle strade Nazionali, Provinciali, Comunali	In sede propria	Totale
1. Alessandria	151.712	16.091	167.803
2. Bari	40.500	24.500	65.000
3. Bergamo	67.332	5.241	72.573
4. Bologna	47.490	9.093	56.583
5. Brescia	133.836	3.427	137.263
6. Caserta	1.500	2.400	3.900
7. Como	11.271	22.457	33.728
8. Cremona	97.253	3.940	101.193
9. Cuneo	122.906	3.820	126.726
10. Firenze	45.492	0.580	46.072
11. Forlì	20.944	1.262	22.206
12. Lucca	9.358	0.062	9.420
13. Mantova	101.100	54.493	155.593
14. Milano	264.174	25.688	289.862
15. Modena	0.210	7.490	7.700
16. Napoli	23.476	19.395	42.871
17. Novara	178.564	2.650	181.214
18. Padova	33.296	5.287	38.583
19. Pavia	114.560	0.603	115.163
20. Piacenza	65.849	4.346	70.195
21. Pisa	19.044	6.933	25.977
22. Ravenna	18.070	0.142	18.212
23. Roma	32.299	16.784	49.083
24. Torino	255.185	26.269	281.454
25. Venezia	30.200	—	30.200
26. Verona	36.799	5.270	42.069
27. Vicenza	49.200	4.800	54.000

Daremo nel prossimo numero il Prospetto n. II, ossia *Riassunto delle Ditte esercenti*, colla speciale indicazione delle linee esercitate e della lunghezza parziale e totale di queste. (*Continua*).

IL PRODOTTO
dei centri principali della Rete Mediterranea
(Esercizi 1886-87 e 1887-88)

Pubblichiamo il prospetto riassuntivo dei prodotti nei **15** centri principali della Rete Mediterranea secondo i risultati dell'esercizio 1887-88, aggiungendovi il confronto col precedente esercizio 1886-87.

Le cifre, da noi riassunte nel seguente prospetto, sono tolte dalle Relazioni del Consiglio d'Amministrazione della Rete Mediterranea per l'esercizio 1887-88 e per quello 1886-87; esse comprendono le quote spettanti al percorso Mediterraneo sui biglietti dei viaggiatori e sulle tasse di porto ed introiti diversi per le spedizioni in affrancato e per gli arrivi in assegnato.

Centri principali		Prodotto 1887-88	Prodotto 1886-87
1. *Milano*			
Centrale	L.	3,350,646.97	3,360,375
Porta Garibaldi	»	3,042,583.65	2,833,600
Transito	»	2,038,916.44	1,783,715
Librera (1)	»	282,932.34	—
Porta Ticinese	»	1,324,710.13	1,049,733
Agenzia Galleria V. E.	»	288,710.81	152,321
Totale	L.	10,328,500.34	9,179,744
2. *Genova*			
Piazza Principe	L.	3,970,698.10	4,298,570
Santa Limbania	»	2,551,251.38	2,385,477
San Benigno	»	1,556,677.32	1,652,241
Piazza Brignole	»	791,827.87	749,259
Piazza Caricamento	»	1,061,598.25	584,190
Agenzia Doganale	»	5,691.98	—
Agenzia di Città	»	28,738.91	—
Scalo	»	289.67	—
Totale	L.	9,966,773.48	9,669,737
3. *Torino*			
Agenzia Doganale	L.	7,720.80	—
Porta Nuova	»	7,341,049.33	7,710,945
Porta Susa	»	2,043,225,92	2,061,211
Succursale	»	478,562.48	414,760
Totale	L.	9,870,558.53	10,186,916
4. *Roma*			
Termini	L.	6,971,524.69	7,708,504
Transito	»	1,258,794.31	1,042,148
San Paolo	»	31,643.58	—
Agenzia Doganale	»	42,954.87	—
Agenzia Internazionale	»	454,459.09	—
Società Vagoni letto	»	48,941.60	—
Totale	L.	8,808,318.14	8,750,652
5. *Napoli*			
Stazione	L.	5,389,245.84	4,833,358
Transito	»	149,622.47	590,526
Scalo marittimo	»	13,240.45	—
Totale	L.	5,552,108.76	5,423,884
6. *Piacenza*			
Transito	L.	2,643,296.51	1,812,809
Stazione	»	426,202.58	404,270
Totale	L.	3,069,499.09	2,117,079
7. *Firenze*			
Santa Maria Novella	L.	2,059,742.96	1,587,220
Transito	»	537,166.85	517,747
Totale	L.	2,596,909.81	2,104,967
8. *Savona*			
Marittima	L.	1,611,914.92	1,366,375
Letimbro	»	961,542.64	932,428
Totale	L.	2,573,457.56	2,298,803
9. *Modane*			
Agenzia Doganale	L.	43,824.90	—
Transito	»	2,038,220.47	1,875,927
Stazione	»	436,155.24	384,959
Totale	L.	2,518,200.61	2,260,886
10. *Luvino e Pino transito* (1)			
Stazione	L.	505,849.05	467,054
Transito	»	1,503,728.95	1,186,809
Agenzia Doganale	»	39,652.40	—
Totale	L.	2,049,230.40	1,653,863
11. *Pisa*			
Porta Nuova	L.	87,116.16	—
Centrale	»	1.089,482.92	1,177,082
Transito	»	657,737.24	802,693
Porta Fiorentina	»	157,383.01	148,236
Totale	L.	1,991,719.33	2,128,011
12. *Chiasso*			
Stazione	L.	325,317.31	266,016
Transito	»	1,496,167.44	1,027,026
Agenzia Doganale	»	66,115.23	—
Totale	L.	1.887,599.98	1,293,042
13. *Ventimiglia*			
Stazione	L.	871,137.00	763,358
Transito	»	988,113.24	743,960
Agenzia Doganale (2)	»	6,627.10	668,573
Totale	L.	1,865,877.34	2,175,891
14. *Livorno*			
Marittima	L.	561,232.83	570,302
Torretta	»	247,318.36	226.687
San Marco	»	978,112.90	1,013,535
Totale	L.	1,786,664.09	1,810,524
15. *Sampierdarena*			
Stazione	L.	1,104,481.59	1,231,933
1ª e 2ª fermata	»	641,601.41	—
Totale	L.	1,746,083.00	1,231,933

Siccome parecchi dei precitati 15 principali centri della Rete Mediterranea hanno stazioni comuni alle due Reti Mediterranea ed Adriatica, così — parendoci opportuna cosa completare per queste città il concetto dei loro complessivi prodotti ferroviari durante l'ultimo esercizio — riassumiamo i complessivi incassi delle due Reti col seguente prospetto.

Giova premettere l'osservazione che, mentre l'anno finanziario della Rete Mediterranea si computa dal 1° luglio al 30 giugno, l'anno finanziario della Rete Adriatica corre coll'anno solare.

(1) È ovvio avvertire che, ove nella colonna dell'esercizio 1886-87 non vi ha cifra di prodotto corrispondentemente alla colonna del 1887-88, è segno che durante il primo di tali esercizi non erano aperte al traffico quelle stazioni od agenzie, ecc. Questa avvertenza serva per tutti i consimili casi del nostro prospetto.

(1) Nel prodotto dell'esercizio 1886-87 non è calcolato che quello di Luvino.
(2) Nel prodotto dell'esercizio 1886-87, in luogo dell'*Agenzia Doganale*, sono indicate *1.a e 2.a Fermata.*

PRODOTTI

Centri ferrov.	Rete Mediterranea 1887-88	Rete Adriatica 1887	TOTALE
1. Milano L.	10,328,500.34	5,716,395.65	16,044,895.99
2. Roma »	8,808,318.14	6,094,597.55	14,902,915.69
3. Napoli »	5,552,108.76	2,249,012.72	7,801,121.48
4. Firenze »	2,596,909.81	4,110,598.26	6,707,508.07
5. Piacenza »	3,069,499.09	634,732.51	3,704,231.60
6. Livorno »	1,786,664.09	793,431.29	2.580,095.38
7. Pisa »	1,991,719.33	349,732.73	2,341,452.06

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione (Terzo Esercizio 1887-88)

Oggi, come abbiamo preannunciato, si aduna in Milano l'Assemblea Generale degli azionisti della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

L'ordine del giorno reca:

1. Relazione del Consiglio d'Amministrazione.
2. Relazione dei Sindaci.
3. Approvazione del bilancio e relative deliberazioni.
4. Nomine di Amministratori e dei Sindaci.
5. Comunicazioni diverse.

Riservandoci di riferire sullo svolgimento di questo ordine del giorno e rammentando come nella scorsa settimana abbiamo già pubblicato il testo della *Relazione dei Sindaci*, il *Bilancio generale* e la *Liquidazione generale* per l'esercizio 1887-88, diamo il testo della *Relazione del Consiglio d'Amministrazione:*

SIGNORI,

Eccoci per le terza volta a riferirvi sull'andamento dell'azienda sociale.

Anche durante l'esercizio 1887-88, avendo l'ultima Assemblea ordinaria riconfermato in carica gli Amministratori sorteggiati, il vostro Consiglio ed il Comitato continuarono a funzionare colle stesse persone che erano state chiamate a comporli all'origine della Società. Soltanto alla fine, e cioè il 30 Giugno u. s., ebbimo a deplorare la dolorosa perdita del benemerito nostro collega comm. Bondi. A termine dell'art. 9 dello Statuto, il Consiglio avrebbe potuto procedere a nuova nomina, nel qual caso l'eletto sarebbe rimasto in carica fino alla presente Assemblea, per essere in essa confermato o sostituito. Ma siccome pochi mesi ci separavano dalla sua convocazione, abbiamo stimato miglior partito non sostituire, per questo breve periodo, il compianto collega.

Il fatto più saliente avvenuto durante il nostro terzo anno di vita fu la stipulazione della convenzione col R. Governo per la costruzione delle linee Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte Santa Venere, Cornia-Piombino e Cuneo-Saluzzo. Questa convenzione, di cui approvaste il primo testo nell'Assemblea straordinaria dell'11 Aprile, e il definitivo nell'altra del 20 Luglio a. c., venne sancita colla legge 20 Luglio N. 5550 (serie 3ª). Per tal modo siamo usciti dallo stadio preparatorio, per entrare nel periodo attivo delle costruzioni. In questo nuovo campo procureremo di portare la più energica e previdente attività per ottener risultati che meritino la vostra approvazione.

L'assunzione delle costruzioni per conto diretto della Società non ha però portato nessun aumento nel nostro impianto tecnico ed amministrativo, giacchè il Servizio delle Costruzioni era già organizzato in modo da bastare all'uopo. Si ebbe anzi per conseguenza che, d'accordo col Governo e con effetto dal 1° Luglio p. p., si dovette separare il personale adibito alle linee per le quali abbiamo solo la direzione degli studi e dei lavori, e che pertanto rimane ancora a carico dello Stato, da quello destinato alle linee di cui ci fu accollata la esecuzione.

Le Commissioni miste di consegna, riparto e valutazione, meno quella per la consegna delle linee, hanno ormai finito il loro compito, quantunque sul lavoro di alcune siano ancora pendenti diversi riscontri, che potranno forse condurre a modificarne leggermente le conclusioni.

I lavori per completamento e miglioria delle linee in esercizio proseguirono in modo alquanto più confortante che nei primi due anni, essendosi potute rimuovere parecchie difficoltà amministrative: dobbiamo constatare che questo ci procurò anche il vantaggio di più solleciti rimborsi dei nostri crediti verso il Governo. Intanto però è emersa l'insufficienza dei fondi stanziati nell'allegato B, e la Società si è preoccupata di far presente al Governo tale insufficienza, proponendo anche i mezzi per ovviare ai bisogni che, esauriti quei fondi, rimarrebbero insoddisfatti, con grave nocumento di tutti i servizi affidatici.

Quanto al materiale rotabile, esso andò aumentando in proporzione abbastanza sensibile, non però tanto da rispondere alle esigenze del traffico.

Nessuna innovazione importante abbiamo a segnalarvi nell'ordinamento dei nostri Servizi. Il personale di ruolo in servizio durante l'anno componevasi di 41,248 agenti, per una media esercitata di 4544 chilometri. Siccome al 1° Luglio 1885, con 4171 chilometri in esercizio, gli agenti assegnatici dalla Commissione di riparto erano in numero di 39,724, abbiamo avuto nel triennio l'aumento di 1524 agenti per 373 chilometri esercitati in più, ossia poco più di 4 agenti per ogni chilometro di nuove linee aperte all'esercizio. Abbiamo dunque fatto il servizio delle nuove linee con un accrescimento di personale certo non troppo rilevante e servito inoltre tutto il considerevole maggior traffico che, con tariffe sensibilmente ridotte, ci ha dato, come vedremo, un aumento di prodotto di oltre 13 milioni fra il secondo ed il terzo anno del nostro esercizio in confronto del primo. Veramente il personale di ruolo fu coadiuvato dagli avventizi straordinari, i quali da 5665 che erano nel 1885-86 salirono a 6741 nel 1887-88. Devesi però notare che quest'ultima categoria di personale è anche adibita a lavori eseguiti per conto dei fondi di previdenza, dimodochè parte della relativa spesa non riesce a carico dell'esercizio.

La spesa per stipendi ai 41,248 agenti di ruolo in servizio al 30 Giugno 1888 era rappresentata dalla somma di L. 43,134,432, mentre quella pei 39,724 esistenti al 1° Luglio 1885, importava L. 40,250,439. Questa maggior spesa di L. 2,883,993 riguarda per L. 1,006,601 i 1524 agenti assunti in più: le rimanenti L. 1,877,392 furono assorbite da aumenti di stipendi, ed a questo stesso scopo vennero erogate altre L. 1,255,915, che rappresentano la economia risultante dalla differenza fra gli stipendi goduti dagli agenti cessati dal servizio ed il primo stipendio assegnato ai nuovi assunti in loro vece. L'ammontare complessivo degli aumenti accordati al personale fu dunque per tutto il triennio di L. 3,133,307; conseguenza questa, oltre che delle promozioni normali, anche di quel pareggiamento che rendevasi necessario tra il personale proveniente dalle diverse Amministrazioni cessate e che in buona parte abbiamo già attuato.

ESERCIZIO

Al 1° Luglio 1887 la nostra rete misurava 4511 chilometri, calcolando per metà soltanto la linea comune Milano Chiasso. Di questi, 4001 appartenevano alla rete principale e 510 alla secondaria.

Durante l'anno 1887-88 furono 44 i chilometri di nuove linee aperti all'esercizio, costituiti dai seguenti tronchi:

	Lunghezza Km.	DATA di apertura all'esercizio
Cuneo-Robilante	17	16 Settembre 1887
Cuneo-Roccadebaldi	20	8 Ottobre 1887
Roccadebaldi-Mondovì	7	18 Febbraio 1888

Inoltre 23 chilometri della rete secondaria, quelli del tronco Reggio-Scilla, entrarono col 1° Gennaio 1888 a far parte della rete principale per effetto dell'Art. 75 del Capitolato. Così al 30 Giugno 1888 la lunghezza della rete Mediterranea era diventata di 4555 chilometri, dei quali 4024 costituenti la rete principale e 531 la secondaria.

La lunghezza media esercitata fu di 4544 chilometri in complesso, ossia, tenuto conto dell'accennato trapasso del tronco Reggio-Scilla, di 4012 chilometri per la rete principale e 532 per la secondaria.

PRODOTTI LORDI.

Il prodotto lordo totale ripartibile col Governo dal 1° Luglio 1887 al 30 Giugno 1888 fu di L. 119,125,131.90: nel 1886-87 era stato di L. 112,900,745.33, sicchè il maggior prodotto dell'ultimo esercizio fu di L. 6,224,386.57 pari al 5 $^1/_2$ per cento.

Distinguendo le due reti, il confronto fra questo e il precedente esercizio dà le cifre seuenti:

	1887-88	1886-87	Aumento
Rete principale	116,414,304.24	110,961,268.67	5.453,035.57
Rete secondaria	2,710,827.66	1.939,476.66	771,351.00
Totale	119,125,131.90	112,900,745.33	6,224,386.57

Si è quindi verificata la previsione che facevamo nello scorso anno, che cioè il prodotto iniziale sarebbe stato durante il terzo esercizio non solo raggiunto, ma superato. Infatti il prodotto iniziale che ora, in dipendenza dall'essersi incorporati nella rete principale i due tronchi Bra-Carmagnola e Reggio-Scilla, non è più di 112 milioni, bensì di L. 112,432,002.39, fu oltrepassato di L. 3,982,301.85, avendo la rete principale dato un prodotto di L. 116,414,304,24.

La ripartizione dei prodotti fra i diversi cespiti dà le cifre seguenti:

	RETE principale	°/o	RETE secondaria	°/o	RETI riunite	°/o
Viaggiatori	46,854,150	40	1,357,364	50	48,211,514	40
Bagagli, Cani e G. V.	10,438,862	9	165,241	6	10,604,103	9
Piccola Velocità accelerata	3,285,619	3	62,116	2	3,347,735	3
Piccola Velocità	54,917,168	47	1,112,926	41	56,030,094	47
Prodotti fuori traffico	918.505	1	13,180	1	931,685	1
	116,414,304	100	2.710,827	100	119,125,131	100

Osserviamo, riguardo alle proporzioni, che i viaggiatori, il cui prodotto era nello scorso anno pari al 39 per cento, hanno dato quest'anno il 40, mentre i prodotti della piccola velocità, pur aumentando in via assoluta, sono scesi, confrontati col totale, dal 49 al 47 per cento.

Ragguagliato il prodotto lordo complessivo alla lunghezza media esercitata, il prodotto chilometrico risulta per la intiera rete di L. 26,216, per la rete principale di L. 29,017 e per la secondaria di L. 5,096. Abbiamo quindi avuto, in confronto del precedente esercizio, un aumento di L. 586 pel complesso della rete, di L. 1284 per la principale e di L. 295 per la secondaria.

SPESE DELL'ESERCIZIO.

I prodotti complessivi da ripartirsi col Governo, che nel 1885-86 erano stati di L. 106,051,281.65, e nel 1886-87 di L. 112,900,745.33, nel 1887-88 raggiunsero, come abbiamo già detto, la somma di L. 119,125,131.90. Nel secondo e terzo anno della nostra esistenza, insieme presi, l'aumento di prodotto fu dunque di L. 13,073,850.14.

Ma se la progressione degli introiti riuscì veramente superiore a quanto era lecito prevedere, è duopo riconoscere che l'utile ricavatone dalla Società non è stato in definitiva quale si poteva aspettare.

E qui giova innanzi tutto avvertire come una prima causa del minor profitto stia nel congegno stesso del nostro contratto, il quale non soltanto diminuisce la partecipazione della Società nel prodotto ottenuto oltre l'iniziale, ma allo Stato proprietario delle linee e ai fondi di riserva assegna una quota fissa del prodotto lordo, qualunque sia la tariffa con cui lo si è ottenuto. Infatti gli studi ed i calcoli per la determinazione del rapporto fra prodotti e spese d'esercizio e la conseguente ripartizione dei prodotti fra il Governo e la Società si fondarono sopra un insieme di determinate tariffe. Ma, mentre da una parte la base di ripartizione è contrattualmente immutabile, dall'altra non è concepibile, davanti ai bisogni mutabili dell'industria e alle condizioni dei trasporti, l'invariabilità delle tariffe. L'art. 44 del nostro Capitolato ha previsto la difficoltà e il modo di regolare con reciproca convenienza il riparto dei prodotti nei casi di necessari ribassi. La Società non ha però atteso i laboriosi accordi occorrenti all'applicazione dell'art. 44 per rispondere alle esigenze del pubblico; essa ha spontaneamente fatto, prendendo il carico sopra di sè, notevoli riduzioni di tariffe, creato nuovi servizi, introdotte facilitazioni diverse che accrebbero la quantità dei trasporti in modo sensibile, ma alterando, con le diminuzioni di prezzo, il rapporto fra spese e reddito che aveva servito di base al contratto.

Non crediamo tuttavia che ci si possa muovere rimprovero di aver in questo campo ecceduto. Le facilitazioni accordate in parte avevano la loro origine nell'obbligo impostoci dall'art. 41 del Capitolato e pel resto ci furono consigliate dall'intento di vincere concorrenze che, non combattute, avrebbero fatto sentire sempre più forte la loro azione a noi dannosa, sottraendoci del tutto i trasporti che invece mirammo ad attirare. Noi confidiamo anzi che i provvedimenti presi, come già si dimostrarono utili all'economia nazionale, frutteranno anche a noi in misura più larga di quanto sulle prime si è potuto ottenere, giacchè l'ulteriore incremento dei trasporti ci permetterà una più completa utilizzazione dei nuovi servizi che fin d'ora si dovettero creare per far fronte al maggior traffico da noi provocato. Crediamo però dover d'ora innanzi andare a rilento su questa via: che se in avvenire altre domande di riduzione si presentassero, che apparisse conveniente di accogliere, la Società, forte della coscienza di aver già molto fatto da parte sua, chiederà al Governo l'applicazione dell'art. 44 del Capitolato, e ci è arra che il Governo vorrà entrare in questo ordine di idee il fatto che in parte esso ha già consentito l'applicazione del suddetto articolo per le facilitazioni recentemente accordate ai maestri elementari, che non erano tassativamente compresi fra le persone favorite colle concessioni speciali di cui nell'art. 41 del Capitolato medesimo.

Voi sapete anche che durante lo scorso esercizio parecchie volte si ebbero minaccie di misure fiscali e timori di perturbazioni economiche, da cui derivarono trasporti straordinari e tanto rilevanti da produrre la necessità di servizi eccezionali e ripieghi d'ogni sorta. Ora è evidente che quando si deve sfogare un traffico così affollato come fu quello che si ebbe per effetto dei catenacci e di tutte le alternative per cui passarono i nostri rapporti doganali colla Francia, riesce impossibile curare l'economia dei diversi servizi come in condizioni normali si può fare.

Un'altra causa di spese non ancora ben regolate, e che per l'avvenire saranno suscettibili di diminuzione, l'abbiamo nella condizione delle nostre officine, che rende assai costosa la riparazione del materiale rotabile. Quando si costituirono le due grandi reti, la nostra si trovò sotto questo rapporto poco ben trattata: delle officine dell'Alta Italia, perdendo Verona e Bologna, le rimasero soltanto quelle di Torino, i cui nuovi impianti appena allora incominciavano ad attivarsi, e quella di Sampierdarena, che poi per ampliare la stazione,

si dovette sopprimere: fuori dell'Alta Italia acquistò soltanto le piccole di Siena e Taranto e quelle dei Granili e di Pietrarsa a Napoli, pur esse in via di completa riforma. Noi spingeremo colla massima attività i lavori di trasformazione a Torino ed a Napoli, e la costruzione della nuova officina di Rivarolo, destinata a sostituire quella di Sampierdarena.

Notiamo da ultimo che finora abbiamo dovuto fare il servizio senza il sussidio che ci aspettiamo dalla apertura della Succursale dei Giovi e da un più rapido compimento dei lavori dell'allegato B.

Tutte queste cause di maggiori spese saranno, almeno in parte, tolte di mezzo in questo e nei futuri esercizi: l'eliminazione loro e l'economia che andiamo introducendo in tutti i rami del servizio, vigilando attentamente i vari cespiti di spesa, daranno senza dubbio ai nostri profitti un incremento meglio proporzionato all'entità del lavoro. (*Continua*).

CORRISPONDENZE

FERROVIA UDINE-PALMANOVA-PORTOGRUARO.

Padova, novembre.

L'indole del *Monitore* prestandosi esclusivamente a ricevere informazioni di carattere tecnico, nell'onorarmi di inviarvi questa breve corrispondenza, ometterò di intrattenervi con superflui particolari sulla visita, che presenziai, ai lavori della nuova ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro, percorsa attentamente domenica 18 corrente con treno speciale della Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche esercente la linea costruita dall'Impresa Ing. Cav. Luigi Foffani, sotto la direzione dell'Ing. Angelo Vianello-Cacchiole.

Per invito del Comm. Breda, Presidente della Società Veneta, intervennero alla visita varie autorità rappresentative la Provincia d'Udine concessionaria, il Genio Civile e la Società delle Ferrovie dell'Adriatico, non che vari Comuni interessati.

Seguendo l'ordine dell'orario che col *ménu* del pranzo qui vi trascrivo (*) la partenza del treno speciale da Udine si effettuò alle 8,25 ant.

Fra le opere d'arte maggiori che attirarono l'attenzione degli intervenuti va segnalato il ponte metallico sul Tagliamento a tre luci e due pile con fondazioni ad aria compressa ed ultimatosi in brevissimo tempo, in confronto della somma importanza dell'opera.

Come quasi maravigliò che pure tutti gli altri lavori di questa linea di sessanta chilometri (metà già in esercizio) siensi potuti eseguire tanto presto e senza che, durante la costruzione, nulla siasi verificato da deplorare infortunii od altri inconvenienti così facili ad accadere in questo genere di lavori.

Segnatamente quindi gli on. Membri della Deputazione Provinciale, quale Concessionaria, si ebbero ben d'onde a rallegrarsi della perfettibilità dei lavori compiuti e rallegrarsi eziandio della sollecitudine per merito della quale l'intiera linea potrà essere aperta al pubblico esercizio entro l'anno cadente, cioè gli altri *trenta* chilometri da *S. Giorgio di Nogaro a Portogruaro*.

Soddisfatto d'avervi così informato di questo lieto e nuovo avvenimento ferroviario, resto col piacere di confermarvi i soliti distinti sensi di perfetta stima ed osservanza

Dev. MAUSOLO MASNARI.

(*) Chiediamo venia all'egregio nostro corrispondente se omettiamo di riferire l'orario ed il *ménu*, non essendo compito del *Monitore* di pubblicare tali dettagli affatto estranei all'indole sua. (*N. d. R.*)

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Raddoppiamento del binario Camerlata-Como.

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto riguardante i lavori necessarî per il raddoppiamento di binario fra Camerlata e Como. Il preventivo della spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 92,000.00, non tenuto conto del valore del materiale metallico di armamento che è di L. 75,332.49.

L'intensità del movimento sia per le merci che per i viaggiatori sulla linea Milano-Chiasso è tale da porre la detta linea nel novero di quelle di prima importanza, per cui l'impianto del binario riesce provvedimento efficacissimo a migliorarne le difficili condizioni di esercizio.

Il raddoppiamento di binario fra Como e Camerlata è divenuto poi ora indispensabile per l'innesto della nuova linea Lecco-Como alla stazione di Camerlata, sicchè le condizioni d'esercizio fra questa stazione e quella di Como vengono ad essere sensibilmente peggiorate per l'aggiunta di nuove coppie di treni alle molte che già vi transitavano.

><

Ferrovia di Circonvallazione di Milano.

La predetta Società ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per la posa dei binari di corsa lungo il tronco della ferrovia di Circonvallazione di Milano, compreso fra la stazione di Rogoredo e la strada provinciale Pavese. Il preventivo annesso al progetto considera una spesa di L. 231,500.00, alla quale va aggiunta l'altra di L. 171,040.00 pel materiale metallico di armamento.

><

Biglietti d'ingresso alle stazioni
(1° *Compartimento della Rete Mediterránea*).

Diamo seguito al consueto stato mensile ed al riassunto dalla data dell'istituzione di questi biglietti.

A. *Biglietti ordinari.*

OTTOBRE.

Stazioni		Quantità		Importo.
1ª categoria (L. 0.20)	N.	31,732	L.	6,346.40
2ª » (» 0.10)	»	32,464	»	3,246.40
Totale nell'ottobre	N.	64,196	L.	9,592.80
Dal 1° febbraio al 30 7mbre	»	382,167	»	59,305.70
Tot. dal 1° febbr. al 31 8bre	N.	446,363	L.	68,898.50

B. *Biglietti semestrali e bimestrali.*

OTTOBRE.

Semestrali (L. 10.00)	N.	3	L.	30.00
Bimestrali (» 3.50)	»	4	»	14.00
Totale nell'ottobre	N.	7	L.	44.00
Nel mese di settembre . . .	»	2	»	7.50
Totale dal 1° 7mbre al 31 ottobre	N.	9	L.	51.50

><

Ferrovia Ferrara-Magnavacca.

Sappiamo che sono in corso di approvazione gli atti per addivenire alla concessione, alla provincia di Ferrara, della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Ferrara per Copparo e Codigoro a Magnavacca.

Lo Stato, per la concessione della linea, accorda un sussidio di L. 1000 a chilometro, per la durata di 35 anni, a decorrere dall'apertura all'esercizio, limitatamente però ai tratti aventi sede propria.

Il progetto tecnico che ha servito di base alla concessione venne studiato dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Il termine per la ultimazione dei lavori è fissato in anni 3.

La nuova ferrovia dovrà venir eseguita in conformità alle disposizioni fissate per le ferrovie economiche del terzo tipo, limitando però il peso delle

rotaie d'armamento a 25 chilogrammi per metro lineare.

Le stazioni da impiantarsi lungo la nuova linea sono le seguenti: Baura, Saletta, Copparo, Formignana, Finale di Nero, Migliarino, Migliaro, Massa Fiscaglia, Codigoro, Marozzo, Lagosanto, Comacchio e Magnavacca.

La concessione s'intende fatta per la durata di 90 anni.

><

Armamenti in acciaio della Sicula.

La Società delle Strade ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta per la continuazione dei rifacimenti in acciaio dei binari attualmente armati in ferro, sulle linee da essa esercitate.

I rifacimenti dei quali tratta la proposta suindicata, dovranno farsi con materiale metallico del primo tipo complementare, sui seguenti tratti di linea: per m. 19,849 sulla linea da Palermo a Porto Empedocle; per m. 17,211.57 sui tronchi da Leonforte a Canicattì; per m. 24,449.41 sui tronchi Messina-Bicocca e Bicocca-Leonforte; per m. 4770.00 sul tronco Bicocca-Siracusa.

Non tenuto conto del valore del materiale metallico d'armamento, la spesa occorrente pei suindicati rifacimenti di binario ammonta in complesso a lire 503,655.43, suddivisa come segue: pel primo rifacimento L. 154,727.79; pel secondo L. 133,679.82; pel terzo L. 178,809.00; e pel quarto L. 36,438.82.

><

Ferrovia Salerno-San Severino (3° *tronco*).

Giusta la promessa fatta nel *Monitore* della scorsa settimana, diamo qui di seguito alcune informazioni sul progetto esecutivo del 3° tronco della ferrovia da Salerno a San Severino, recentemente sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo (Servizio delle Costruzioni).

L'importo complessivamente preventivato per la esecuzione di tutti i lavori del tronco ammonta a L. 5,403,700.00. L'appalto principale però, per la circostanza che dal medesimo sono escluse le espropriazioni permanenti, le travate metalliche, la provvista del ferro di armamento e la fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi riflette una spesa di L. 4,211,000. L'ultimazione dei lavori dovrà seguire trascorsi 24 mesi dalla relativa consegna.

Nell'andamento planimetrico il tronco è diviso in m. 5,565.93 di tratti rettilinei ed in m. 5,115.73 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 300; sicchè la lunghezza totale del tronco stesso è di m. 10,781.66. Nell'andamento altimetrico la pendenza massima adottata raggiunge il 16.06 per mille. Le opere d'arte progettate sono in tutto 53, cioè tre speciali e 50 minori. Di queste ultime, 33 sono situate sull'asse ferroviario; le altre 17 sono esterne alla ferrovia.

Le tre opere principali consistono: in un ponte sul vallone Provenza a travata metallica di m. 41.50 con arco laterale di m. 8.00; in un ponte obliquo in ferro di m. 20 di apertura sul vallone Coperchio; nell'allungamento del cavalcavia obliquo a travata metallica sulla strada dei due Principati, della luce netta di m. 12.00.

Oltre alle predette opere d'arte, sono previste due gallerie, denominate di Coperchio e di S. Severino, delle quali la prima è lunga m. 160.00 e la seconda m. 833.00.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono progettate N. 12 case cantoniere, delle quali 7 doppie e 5 semplici, nonchè N. 6 garette in muratura. La continuità poi delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sarà conservata mediante la costruzione di N. 12 passaggi a livello.

Le stazioni proposte lungo il tronco sono due, quelle cioè di Pelazzano e di Baronisi, per ognuna delle quali è fissata la costruzione di un fabbricato viaggiatori, di una fabbrichetta per cessi, di un magazzino merci, di un piano caricatore e di un marciapiedi.

><

Carri-serbatoi pel trasporto del vino.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato Generale delle strade ferrate la proposta per provvedere all'acquisto di N. 12 vagoni-serbatoi di tipo eguale ai due attualmente in servizio, e rivestiti internamente dell'intonaco di cui essa ha la privativa, da impiegarsi nel trasporto del vino.

Gli esperimenti già fatti una prima volta del detto intonaco hanno dato risultati soddisfacentissimi anche in una seconda prova nella quale è risultato che i vini trasportati coi detti carri, quantunque a lunghe distanze, come ad esempio dalle Puglie Meridionali a Basilea, arrivarono in condizioni perfette.

Dall'impiego dei nuovi carri-serbatoi sentirà un sensibile beneficio il commercio dei vini, giacchè resterà per tal modo di molto semplificata la spedizione della merce ed eliminata la rispedizione a vuoto dei fusti, pur conseguendo lo scopo di far giungere il vino a destinazione in perfetto stato di conservazione.

La Società sta ora studiando una tariffa speciale la quale verrà applicata, dopo che sarà stata approvata dal Ministero dei Lavori Pubblici e da quello di Agricoltura, Industria e Commercio, pei trasporti di vino coi carri predetti.

><

Progetti e preventivi delle Meridionali.

La Società predetta ha presentato all'approvazione una proposta per l'esecuzione dei lavori necessari al rifacimento del binario con rotaie di acciaio da m. 12.00 del binario di diramazione al porto di Brindisi, per una lunghezza di m. 1,492.00. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 52,100.00.

><

Progetti e preventivi di spese della Mediterranea.

Dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo vennero presentati per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti e preventivi di spese:

L. 12,000 per ampliamento dei binari merci ed impianto di una piattaforma da metri 4.50 in stazione di Frascati.

L. 3,050 per costruzione di una piccola tettoia provvisoria per pulitura dei treni presso l'Officina del gaz a Milano Centrale.

L. 63,000 per maggior spesa occorsa oltre quella già approvata per l'impianto della stazione definitiva di Ospedaletti Ligure.

L. 20,000 per impianto del servizio merci a G. V. nella stazione di Musocco.

L. 30,000 per ampliamento della stazione di Ozzano.

L. 26,000 per costruzione d'una tettoia sull'attuale piano caricatore scoperto ed al ricambio della bilancia a ponte in stazione di Salerno.

L. 91,000 per collocamento in opera di un cordone telegrafico ad un conduttore di scorta in tutte le gallerie della linea Genova-Spezia.

L. 1,200 per ricostruzione del fabbricato viaggiatori danneggiato dal terremoto del 23 febbraio 1887 in stazione di Diano Marina.

L. 1,000 per sostituzione con lastricato all'attuale ciottolato nell'interno ed in giro del magazzino merci a P. V. in stazione di Gragnano.

><

Approvazioni di spese della Mediterranea.

(*Stazione di Borgo San Dalmazzo*).

Con Decreto Ministeriale del 19 corrente venne approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto presentato dalla Società Mediterranea per l'ampliamento della Stazione di Borgo San Dalmazzo sulla linea Cuneo-Ventimiglia, e autorizzata la relativa spesa di L. 38,800.

><

(*Ponte sulla Dora Baltea*).

Con altro recente Decreto fu autorizzata la spesa di L. 22,000 per la costruzione dell'armatura in legname sotto la travata metallica del ponte sulla Dora Baltea presso Saluggia (linea Torino-Milano).

><

Altre approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 52,000 per rinforzo dell'impalcatura metallica del ponte sul torrente Pantano al Km. 144.656 della linea Napoli-Metaponto.

L. 9,260 per vagliatura e ricarico della massicciata sul tronco Borgo Vercelli-Ponzana.

L. 2,330.47 per maggior spesa occorsa nel riordino dei locali per le Regie Poste a Torino P. N.

L. 1,070 per impianto di una capria per sollevare le locomotive nel deposito della stazione di Livorno, S. Marco.

L. 1,770 pel rifacimento di m. 45 di binario e di N. 2 scambi nella stazione di S. Remo.

L. 227 per modificazione locali pel servizio dei telegrafi in stazione di Savona Letimbro.

L. 19,700 per consolidamento della frana alla trincea Spada al Km. 280 + 136 della linea Empoli-Chiusi.

L. 710 per l'aggiunta di un gruppo telegrafico completo in stazione di Seregno e l'applicazione di una soneria elettrica di controllo al disco verso Ponte S. Pietro.

L. 1,827 concorso nella spesa per arginazioni della sponda destra del torrente Vincolo fra le stazioni di Gallico e Catona (linea Reggio Castrocucco).

><

Apertura di gare della Mediterranea.

Sappiamo che in questi ultimi giorni dalla Società del Mediterraneo vennero indette le seguenti gare per appalto lavori:

Costruzione delle platee ai ponti ai km. 78,593 e 78,674 della linea Taranto-Reggio. L'importo dei lavori ascende a L. 3,900: e il dissuggellamento delle offerte avrà luogo alle ore 10 antim. del 27 corrente mese.

Opere metalliche occorrenti pel 1° gruppo dei lavori d'ampliamento e riordino delle officine di Pietrarsa. Importo L. 270,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 30 corrente mese.

Opere murarie inerenti al suddetto ampliamento. Importo L. 170,000. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 30 andante.

><

Aggiudicazioni di gare della Mediterranea.

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato Generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Lepori Leopoldo di Collesalvetti l'appalto per la ricostruzione del ponte primo di Pietralata sulla linea Cecina-Volterra;

alla Ditta Fratelli Invitti e C. di Milano la fornitura della impalcatura metallica per la quarta e quinta tratta della linea di circonvallazione a Milano.

><

Ferrovia Genova-Ovada-Asti.

Siamo informati che il Comune di Prasco, anche per incarico avuto dai Comuni di Morsasco, Morbello e Cassinelle, ha rimessa al Ministero dei Lavori pubblici una istanza diretta ad ottenere che sia concessa una stazione ferroviaria sulla linea da Genova ad Asti, in vicinanza del Comune di Prasco, come punto comodo e centrale a tutte le popolazioni dei Comuni predetti.

><

Esperimento di biglietti d'andata e ritorno.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha disposto che quanto prima siano istituiti in via di esperimento biglietti di andata e ritorno delle tre classi, a tariffa normalmente ridotta, dal Casello N. 7 della linea Rovigo-Chioggia, per Adria.

><

Tariffe.

Dal Ministero dei Lavori Pubblici e da quello di Agricoltura, Industria e Commercio, sono stati firmati i seguenti decreti:

1. Decreto col quale è approvata una nuova nomenclatura per i vetri e cristalli, applicabile sulle tre grandi reti ferroviarie, giusta la proposta fatta dalle ferrovie del Mediterraneo di accordo con quelle dell'Adriatico e della Sicilia;

2. Decreto col quale è approvata l'aggiunta della voce: *foglie fresche di lauro e di alloro* all'elenco delle merci che sono ammesse a fruire della tariffa speciale N. 3 G. V. con l'applicazione delle condizioni stabilite per la tariffa medesima.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali, anche a nome di quella delle ferrovie del Mediterraneo, ha presentato al R. Ispettorato generale proposta formale per ammettere la stazione di Padova a fruire della tariffa eccezionale N. 3 P. V. per i trasporti di zolfi in servizio diretto italo-svizzero ed italo-germanico, con la applicazione, pel percorso italiano fino ai transiti di Chiasso, Pino e Peri, dei prezzi attualmente in vigore per consimili trasporti in partenza da Venezia-Marittima.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni, in ordine ad affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali per la costruzione di N. 17 case cantoniere sulla linea da Venezia a Peschiera, con una spesa complessiva di L. 217,100.00;

2. Che possa essere approvata la maggiore spesa risultante dalle modificazioni introdotte dalla Società delle strade ferrate Meridionali nel progetto di appalto della ferrovia da Portogruaro a Casarsa;

3. Che si possa accogliere la domanda della Società delle Strade ferrate Meridionali, esercente la rete Adriatica, per ottenere una nuova dichiarazione di pubblica utilità pei lavori d'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Alanno, della linea Pescara-Aquila-Terni;

4. Che sia meritevole della approvazione Ministeriale un progetto di lavori d'ampliamento della stazione di Cerea, nella linea Mantova-Legnago-Monselice, per la esecuzione dei quali è preventivata la spesa di L. 83,000.00;

5. Che si possano approvare i due progetti e gli atti di sottomissione della Impresa Strangolini relativi: — il primo all'eseguimento, nella stazione di Avezzano, di una rimessa provvisoria per N. 3 locomotive con annessi dormitorî; di opere d'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione medesima e di N. 9 forni da pane isolati presso altrettante case cantoniere; — il secondo ai lavori d'impianto di una nuova fermata a Palerno lungo il tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra Santa Maria e Celano; per i quali lavori tutti è preventivata la spesa di L. 70,020.00,

Il Consiglio medesimo ha inoltre dato il suo parere sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguìti dalla Impresa Capaldo per l'armamento dei tre tronchi della ferrovia Caianello-Isernia, compresi fra Caianello e Roccaravindola, e sulle applicabilità della multa contrattuale per ritardo frapposto dalla Impresa nel compimento dei lavori.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di consolidamento del rilevato al Km. 172 della linea Firenze-Chiusi.
2. Progetto di ampliamento della stazione di Montecelio, lungo la ferrovia Roma-Sulmona.
3. Progetto di ampliamento della stazione di Ozzano Monferrato, nella linea Castagnole-Asti-Mortara.
4. Progetto di consolidamento della frana attraversata dalla galleria Raineri presso Alba, lungo la linea Alessandria-Cavallermaggiore.
5. Progetto di consolidamento della trincea nord della galleria di S. Stefano, lungo il tronco Caprigliola-Ghiareto.
6. Progetto d'appalto del 5° tronco Asola-Viadana, nella ferrovia Parma-Iseo.
7. Lavori di completamento della ferrovia Ascoli-S. Benedetto.
8. Progetto per l'impianto del servizio merci a P. V. e costruzione di un fabbricato viaggiatori nella stazione di Cadeo, lungo la linea Piacenza-Bologna.
9. Progetto esecutivo modificato di una ferrovia da Cerignola alla stazione omonima.
10. Domanda di concessione per la concessione della ferrovia Umbro-Centrale a scartamento ridotto.
11. Progetto di una rimessa locomotive in stazione di Vignola e di una tettoia in stazione in Modena lungo la ferrovia Modena-Vignola.
12. Impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Mapello lungo la ferrovia Bergamo-Lecco.
13. Progetto di lavori di completamento del tronco Attigliano-Grotte S. Stefano nella ferrovia Viterbo-Attigliano.
14. Progetti esecutivi del 2° e 3° tronco Cercola-Somma e Somma-S. Giuseppe nella ferrovia Napoli-Ottaiano.
15. Lavori urgenti per l'innesto della linea ferroviaria Lecco-Como nella stazione di Camerlata.
16. Progetto d'appalto del 4° tronco Roccaravindola-Isernia della ferrovia Caianello-Isernia.
17. Impianto di binari di servizio per uso privato nella ferrovia Modena-Vignola.
18. Progetto di consolidamento della trincea della Lamma nella ferrovia Bologna-Pistoia.
19. Convenzione Macchi per costruire a distanza ridotta lungo la ferrovia Como-Laveno.

><

Lo stesso Consiglio Superiore ha approvati i progetti per l'impianto di otto travate metalliche sui seguenti manufatti del tronco Vaglia-Firenze della linea Faenza-Firenze: ponte passaggio di Ferraglia alla progressiva 4975.45, luce netta m. 3.50, lunghezza totale m. 5; ponte sul torrente Mugnone (prima traversata) alla progressiva 4801, luce netta m. 23.45, lunghezza totale m. 27.400; sotto-passaggio Cecchi alla progressiva 4975.45, luce netta m. 3.50, lunghezza totale m. 5; sotto passaggio Becchelli alla progressiva 6674.84, luce netta m. 3, lunghezza totale m. 4.500; ponte sul torrente Mugnone (seconda traversata) alla progressiva 8661.67, luce netta m. 49.35, lunghezza totale m. 51.95; sotto-passaggio per la via Faentina a S. Marco Vecchio alla progressiva 0,156.34, luce netta m. 15, lunghezza totale m. 17.970; ponte sul torrente Mugnone (terza traversata) alla progressiva 367.40, luce netta m. 18, lunghezza totale m. 19.80; ponte sul fosso S. Gervasio alla progressiva 394.65, luce netta m. 5.13, lunghezza totale m. 7.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti e preventivi di spese:*

1. L. 2500 per l'impianto dell'illuminazione a gas nei locali componenti il nuovo magazzino delle merci a grande velocità nella stazione di Genova (Porto Principe);
2. L. 3920 per l'esecuzione di opere di consolidamento e di difesa dell'argine ferroviario in vicinanza della stazione di Rottafreno, nella linea da Alessandria a Piacenza;
3. L. 8000 per lavori di riparazione di danni prodotti dall'incendio avvenuto il 3 ottobre p. p. nell'ufficio veicoli della stazione di Roma-Termini.

— La Direzione Generale ha inoltre presentato all'approvazione i seguenti contratti:

Colla Ditta Gervaso Giuseppe, di Valenza, pei lavori di costruzione di un pennello a sponda destra del Po presso Valenza;

Colla Ditta Lepori Leopoldo, di Colle Salvetti, per opere di ampliamento del piazzale della stazione di Pisa (Porta Nuova);

Colla Ditta Lepori predetta, pei lavori di ricostruzione del ponte sul torrente Stagnano lungo la linea Cecina-Volterra;

Colla Ditta Rossi Cesare, di Milano, pei lavori di posa dell'armamento e dei meccanismi fissi nel nuovo deposito delle locomotive presso la stazione di Sampierdarena;

Colla Ditta Campana Domenico Antonio, per provvista di ghiaia occorrente pel risanamento della massicciata fra le stazioni di Cecina e di Volterra.

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti* e *preventivi di spese:*

1. Per il ricambio di n. 5 deviatoi armati con rotaie in ferro di m. 6, nella stazione di Brindisi;
2. L. 46,607 per il rifacimento in acciaio di m. 5580 di binario in ferro e di n. 4 deviatoi nella stazione di Cerignola,

linea Bologna-Otranto, non compreso il materiale metallico di armamento;

3. L. 3985.90 per l'impianto di un forno a riverbero per la forgiatura delle lamiere, di un carrello in ferro e di una gru, nelle officine di Foggia;

4. L. 31,800 per il consolidamento di due trincee, lungo la linea da Portocivitanova a Macerata;

5. L. 3250 per l'impianto d'un piano caricatore scoperto nella fermata di Brenna Alzate della linea Lecco-Como;

6. L. 5850 per l'impianto di una bilancia a ponte, della portata di 30 tonnellate, del sistema Bianco-Opessi, in stazione di Susegana, nella linea da Mestre al confine Illirico;

7. Per munire di freno ad otto ceppi, n. 56 vagoni pel trasporto di petrolio;

8. L. 2920 per la costruzione di lucernari nella sala della torneria delle officine per il materiale mobile, in stazione di Foggia;

9. L. 4800 per la costruzione di muri a secco a chiusura della nuova fermata da stabilirsi al chilometro 16.450 della linea Foggia-Napoli;

10. L. 3150 per l'impianto di un forno a gas per il riscaldamento dei cerchioni delle locomotive e dei veicoli nelle officine di Foggia;

11. L. 2600 per il risanamento di tre pozzi d'acqua potabile nella stazione di Legnago;

12. L. 2320 per i lavori di consolidamento di un tratto di trincea, presso la galleria di San Giorgio, nella linea Venezia-Peschiera;

13. L. 378,377.30 per la provvista dei materiali metallici occorrenti per 20 chilometri di armamento del 1° tipo complementare e di 30 deviatoi semplici;

14. L. 6450 per lastricatura con pietra di Monselice del magazzino e del piano caricatore coperto della stazione di S. Pietro in Casale;

15. L. 12,177 per la costruzione di un muro in calce in sostituzione della cancellata in legno a monte della stazione di Falconara.

Rete Sicula. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il seguente *preventivo di spesa:*

L. 17,397.13 per i lavori di rafforzamento a 26 travate minori esistenti nei tronchi Catania-Leonforte, Palermo-Comitini e Caldare-Porto-Empedocle.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Il Consiglio di Stato nella sua ultima riunione ha dato voto favorevole per la concessione alla Mediterranea, della ferrovia Roma-Viterbo; intorno alla quale abbiamo pubblicato nel n. 32 il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

In quanto alla località per la stazione a Roma di questa linea, il Ministro dei Lavori Pubblici è deciso a venire ad una pronta soluzione conveniente alle due Società ed in armonia alla sistemazione ferroviaria della capitale.

In tal guisa, oltre alle esigenze militari, saranno soddisfatti anche i legittimi interessi delle popolazioni della regione.

Ferrovia Lecco-Valsassina. — Leggesi nella *Lombardia*:

Sappiamo che due distinti ingegneri ferroviari in un all'ingegnere Angelo Manzoni da Barzio, hanno ispezionata la Valsassina ed affermarono l'assoluta possibilità di costruirvi la ferrovia, che distaccandosi dal bivio della stazione di Lecco, prosegua per Germanedo, Acquate, Castello, Laorea, ecc., insino a Taceno.

Sappiamo inoltre che la Commissione consorziale ha iniziato pratiche presso alcuni membri d'una Società inglese esercente di alcune ferrovie economiche, per la costituzione di altra Società che assuma la costruzione e l'esercizio della linea in discorso, con l'intento di arrivare in località tali, che le più importanti miniere di Valsassina, sin qui oppresse dalla concorrenza straniera, mediante le facilitazioni di trasporto, che loro potrà offrire la ferrovia, possano riaprirsi e prosperare a profitto della valle, delle Società delle miniere e della ferrovia medesima.

La Commissione poi, si è rivolta ai Comuni interessati per avere i dati precisi dell'attuale movimento di commercio, che vieppiù va estendendosi, specialmente nel ramo caseificio.

Da parte nostra aggiungiamo che la Valsassina giustamente invoca una linea ferroviaria che la congiunga colla grande rete di ferrovie e speriamo che tutti i Sindaci di quei Comuni si facciano premura di fornire alla Commissione consorziale tutti i dati di commercio pel compimento degli studi che quanto prima saranno intrapresi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Raccordamento delle ferrovie franco-belghe a Roubaix.* Fu distribuito alla Camera francese dei Deputati il progetto di legge per l'approvazione della convenzione, sottoscritta a Parigi il 22 luglio corrente anno tra la Francia ed il Belgio, per il raccordamento delle ferrovie francesi da Roubaix al confine belga verso Audenarde e delle ferrovie belghe da Avelghem a Estaimpuis e al confine francese verso Roubaix.

— *Apertura di nuove linee.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha invitata la « Compagnie de l'Ouest » di aprire all'esercizio, il 2 prossimo dicembre, la linea da Pouancé a Laval. Questa linea misura chilometri 60,398 e conta, oltre le due estreme stazioni, le seguenti: Chazé-Henry, Renazé, Selle-Craonnaise, Craon, Chapelle-Craonnaise, Cozzé-le-Vivien, Montegné, oltre la fermata di Saint-Berthevin.

Ferrovie Bavaresi. — *Statistica sulle ferrovie dello Stato nel 1886.* Dalla relazione statistica, testè pubblicata, sull'esercizio 1886 della rete dello Stato bavarese riassumiamo i seguenti dati:

La lunghezza delle ferrovie a scartamento normale era di chilometri 4.537; la lunghezza delle ferrovie a scartamento ridotto era di 5 chilometri.

La spesa complessiva per la costruzione ammontò a marchi 959,167,371, ossia 211,161 marchi per chilometro.

L'effettivo del personale contava 18,912 impiegati, non compresi gli operai delle officine ed i giornalieri.

L'effettivo del materiale rotabile si componeva di: 1060 locomotive, ossia 2.36 locomotive ogni 10 chilometri di ferrovia; 857 *tenders;* 2682 vetture per passeggieri; 17,878 carri per merci e per il servizio.

I prodotti ammontarono complessivamente a 84,645,135 marchi, contro 82,090,849 nel 1885; le spese ammontarono a marchi 46,400,710, contro 45,813,354 nel 1885. La proporzione delle spese complessive dell'esercizio, in rapporto ai prodotti, è di 54.40 per 0|0 contro 55.59 nel 1885.

Ferrovie elettriche in Svizzera. — Il Consiglio federale presentò alla Camera federale il progetto di una legge federale concernente la costruzione di ferrovie eletteiche.

Ferrovie Brasiliane. — *Ferrovia Centrale.* Nella Borsa di commercio di Rio-Janeiro è esposta una carta dell'impero del Brasile, sulla quale è segnato il tracciato della ferrovia centrale col piano idrografico della baia di Cabralia.

Questa ferrovia dovrà congiungere l'oceano Atlantico all'oceano Pacifico, passando per la capitale delle provincie di Goyaz e di Matto Grosso. Il tracciato misura 5700 chilometri, ed è diviso in tre sezioni: quella dell'Atlantico, quella Centrale e quella del Pacifico.

Il capitale richiesto per la esecuzione di questo colossale progetto è valutato in 700 milioni di lire, ossia circa L. 123,000 per chilometro.

Ferrovie Egiziane. — La *Kölnische Zeitung* è informata che la Commissione ferroviaria egiziana propone: 1° la costruzione d'un ponte ferroviario sul Nilo presso il Cairo, allo scopo di congiungere la rete ferroviaria dell'Egitto inferiore con quella dell'Egitto superiore; 2° la concessione della costruzione di tre nuove linee ferroviarie, due delle quali nell'Egitto inferiore, e la terza a Fayum.

Notizie diverse

Pubblicazioni geografiche. — L'editore Hoepli di Milano ci manda tre fascicoli, cioè il 5°, il 6° ed il 7°, in continuazione dell'importante opera geografica *Atlante Universale di Stieler*, che esce dall'Istituto di Gotha. Di questa pregievole pubblicazione noi ci siamo già largamente occupati, annunciando i primi fascicoli coi quali si è completata in 4 fogli la bella carta d'Italia. Questi, che ora ci giunsero, contengono la carta della *Germania*, della *Francia*, dei *Paesi-Bassi*, del *Belgio* e dell'*America* del *Sud*, tutte mirabilmente incise in modo da poterli ritenere per veri modelli di cartografia. Il valore di quest'opera, l'interesse che giustamente desta in ogni classe di persone, al commercio, alla navigazione, agli studi geografici, ecc., non hanno bisogno di essere messi in maggior luce. Ci limitiamo solo ricordare che tale pubblicazione si compirà in 32 fascicoli di tre carte, al costo di lire 2.40 franco nel Regno, e che il *libraio Hoepli di Milano*, rappresentante dell'Istituto geografico Gotha, manda per esame, a quanti lo desiderano, il 1° fascicolo dell'Atlante Stieler, di cui, per le sue molteplici utilità, ci sembra non dovrebbe essere sprovvista nessuna biblioteca o libreria privata.

Concorso a 14 posti d'ingegnere-allievo nel R. Corpo del Genio Civile. — È aperto pel 4 febbraio 1889, in Roma, il concorso a 14 posti d'ingegnere-allievo nel Corpo Reale del Genio Civile.

Gli esami, orale e scritto, si faranno in Roma ed incomincieranno il 4 stesso febbraio.

Lo stipendio è di lire 2000, con diarie di 7.50 in caso di trasferta. Dopo tre anni, gl'ingegneri-allievi possono esser promossi ingegneri di 3ª classe, con lire 3000 di stipendio.

Per esser ammessi, gl'ingegneri che intendono sottoporsi agli esami, dovranno spedire al Segretariato Generale del Ministero dei Lavori Pubblici, *non più tardi del 31 dicembre p. v.*, la domanda in carta da bollo coi seguenti documenti:

a) La prova di essere cittadino dello Stato e di non aver oltrepassato i 30 anni di età;

b) La prova di aver adempiuto alle prescrizioni della legge per la leva;

c) Il certificato di moralità rilasciato dal Sindaco del Comune di attuale domicilio;

d) Il certificato di penalità rilasciato dal Tribunale Civile e Correzionale del luogo di nascita;

e) Il certificato medico, legalizzato, di costituzione fisica robusta ed esente da imperfezioni;

f) Il diploma d'ingegnere rilasciato da una Scuola d'applicazione per gli ingegneri o da un Istituto tecnico superiore del Regno;

g) Gli attestati speciali degli esami sostenuti presso le Università e presso le Scuole ed Istituti sopraindicati; le prove di studi diversi compiuti e di lavori già eseguiti;

h) L'autobiografia del concorrente con la specificazione degl'istituti, presso i quali percorse la carriera scolastica, delle memorie scritte, dei progetti studiati, della pratica fatta e con ogni altra indicazione che si riconosca opportuna.

A questa autobiografia possono essere aggiunti disegni di costruzione, purchè firmati da professori e col visto del Direttore della Scuola d'applicazione o dell'Istituto tecnico superiore, da cui è uscito il concorrente.

I due documenti indicati alle lettere *c*) e *d*) dovranno essere di data non anteriore di due mesi al giorno 31 dicembre suddetto, in cui scade il termine per la presentazione delle domande.

Saranno assolutamente respinte le domande di chi siasi già presentato infruttuosamente per due volte all'esame di concorso (art. 33 della legge 5 luglio 1882, n. 874).

Applicazione dei freni continui in Inghilterra. — Su tal proposito abbiamo pubblicate nel N. 31 (4 agosto, corrente anno) notizie e statistiche particolareggiate sino alla data del 31 dicembre 1887; aggiungiamo ora un breve riassunto riportato al 30 giugno corrente anno.

A questa ultima data l'impiego sulle ferrovie inglesi dei freni continui era del 51 0|0 per le locomotive e del 76 0|0 per le vetture, con un aumento cioè del 3.5 0|0 nelle prime e del 5 0|0 nelle seconde a pari epoca del 1887. I treni provvisti di freni continui percorsero complessivamente 106,302,463 chilometri, ossia l'89 0|0 del percorso totale. I freni maggiormente adoperati sono il freno automatico a vuoto e il freno automatico Westinghouse.

Rete telefonica internazionale. — Il *Bulletin International de l'électricité* dice che nel prossimo Congresso telegrafico di Parigi vi sarà una sezione speciale della telefonia. Questa sezione che, per l'avvenire, funzionerà in tutti i Congressi telegrafici, deve mettere allo studio la formazione, sopra grande scala, di una rete telefonica internazionale, di cui le linee principali Vienna-Metz-Parigi, Berlino-Vienna-Roma, Metz-Amsterdam-Londra e Berlino-Bruxelles-Parigi formerebbero l'ossatura.

Per l'impianto di queste linee telefoniche, una unità di tariffa e regolamento internazionale, simile a quella dell'Unione telegrafica, sarà compilata dal Congresso.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Novembre 17	Novem. 24
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 786	786
» » Mediterranee	» 618	619
» » Sicule	» 621	621
» » Sarde (preferenza)	» —	275
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 385	385
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	542
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 300	300
» » Monte Cenere	» —	515
» » Novara-Seregno	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322	322
» » » 2ª emiss.	» 343	313
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 322	320.50
» » Sarde, serie *A*.	» 312	312
» » » serie *B*.	» 315	315
» » » 1879	» 309	309
» » Pontebba	» 470	470
» » Nord-Milano	» 269	269
» » Meridionali Austriache	» 306	306

CONVOCAZIONI.

Banca Nazionale Toscana. — È convocata l'adunanza speciale pei signori azionisti, possessori di non meno di cinque azioni, in:
Firenze pel 4 dicembre, ore 1 pomeridiane, nel locale della Borsa
Livorno » 6 » » » » » » Banca
Genova » 16 » » » » » » »

PAGAMENTI.

Società Anonima Strada ferrata Torino-Cuneo-Saluzzo (in liquidazione). — La Commissione ha stabilito di effettuare la distribuzione finale a saldo in ragione di L. 7.9082 per ogni azione con l'aggiunta di L. 4.515 a ciascuna delle 292 azioni ultime in circolazione. Il relativo pagamento avrà luogo il 20 corrente in via Bogino, N. 6. — Torino.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

Prefettura della provincia di Torino (1 dicembre, ore 11 ant., fatali) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada d'accesso dalla vecchia alla nuova stazione di Airasca, parallelamente alla ferrovia Torino-Pinerolo, lato sud, partendo dalla strada comunale Airasca-Volvera. Importo ridotto lire 14,646.45 (V. n. 44 del *Monitore*).

Città di Taranto (3 dicembre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione di tutte le strade al Borgo o Porta Lecce, sino alla Spartitora di S. Antonio. Importo ridotto L. 203,660.04, oltre l'ammontare delle espropriazioni in lire 98,774.40 (V. n. 44 del *Monitore*).

Città di Genova (3 dicembre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori per l'apertura di una strada dalla sommità di salita Battistine al Corso Magenta. Importo ridotto lire 69,800 (V. n. 44 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ferrara (3 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione generale, mediante rialzo e ingrosso con banche e difese frontali, dell'arginatura destra del fiume Panaro, dalla punta di Santa Bianca al froldo Botte presso Bondeno (m. 2000). Importo L. 124,750. Lavori compiuti in mesi sei. Cauzione definitiva il decimo.

Deputazione Provinciale di Bologna (4 dicembre, ore 2 pomerid., fatali). — Appalto per la esecuzione dei lavori concernenti la costruzione del 2° tronco della strada Porretta-Zocca, dalla Bocca dei Ravari alla croce-via sotto Castel d'Ajano. Importo ridotto L. 55,493.26.

Prefettura di Molise (5 dicembre, ore 12 merid., fatali). — L'appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria del comune di Casalcipiano, dal suo abitato al Vallone dell'Annunziata, rimase provvisoriamente aggiudicato per L. 62,362.50 (V. n. 43 del *Monitore*).

Comune di Cortemilia (7 dicembre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere per la costruzione di una arginatura. asponda sinistra della Bormida fra il ponte di San Michele e la Pontina di mezzo e lavori accessori. Importo L. 45,802.43. Lavori ultimati in 120 giorni. Cauzione L. 4500 (fatali 22 dicembre, ore 12 merid.).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (7 dicembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una variante all'ultimo tratto della strada provinciale di prima serie, n. 13, da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, compreso fra il ponticello sotto la Masseria Felicione e la nuova stazione di ferrovia da costruirsi presso l'attuale casello n. 208 (metri 7,181). Importo ridotto L. 163,653.17 (V. n. 34 e 40 del *Monitore*).

Amministrazione dei Canali Demaniali d'irrigazione (Canale Cavour) (10 dicembre, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto delle opere ordinarie e straordinarie di manutenzione dei Canali Demaniali costituenti il lotto V per l'irrigazione dell'agro Casalese. Importo annuo L. 10,000. Cauzione provvisoria L. 1200. Cauzione definitiva L. 4000. Fatali 26 dicembre, ore 2 pom.

Municipio di Reggio di Calabria (11 dicembre, ore 11 antim., per deserzione 1° incanto). — Appalto per la costruzione di un fabbricato per pubblico ammazzatoio. Importo L. 155,000, comprese L. 12,212.12 d'impreviste. Fatali a giorni 15. (V. N. 43 del *Monitore*).

Forniture.

R. Prefettura di Milano (10 dicembre, ore 12 merid. fatali). — Appalto della fornitura alla Direzione Generale delle Poste di N. 20 carri postali a freno, cioè:

N. 10 carri, oltre il freno ordinario a mano, saranno muniti di condottura pel freno a vuoto non automatico ad aria compressa sistema Westinghouse;

N. 10 carri, oltre il freno ordinario a mano, devono avere il freno completo Smyth-Hardy e la condottura per quello Westinghouse. Importo ridotto L. 143,640 (V. N. 38 e 44 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la fornitura di un *solaio metallico* pel Municipio di Francavilla a mare (Pescara).

Direzione del Genio Militare di Cuneo. — L'appalto dei lavori per la costruzione di una caserma per uno squadrone di cavalleria in Cuneo, fu aggiudicato al signor Manna col ribasso del 21.35 0[0 su L. 194,000 (V. n. 43 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Messina — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della seconda parte del terzo tronco della strada provinciale N. 53, da Capo d'Orlando per S. Domenico a Randazzo, compresa fra l'abitato di Castellumberto a quello di Ucria (m. 11,927.25), è stato aggiudicato, per L. 293,172.80, al signor Federico Contino (V. n. 35, 40 e 43 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Girgenti — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione del secondo tronco della strada provinciale N. 66, compreso fra il Burrone della Portella e l'abitato di Licata (m. 12,321.10), fu aggiudicato al signor Domenico Quelca col ribasso del 5.07 0[0 su L. 211,314.51 (V. n. 34, 40 e 43 del *Monitore*).

— L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del terzo tronco della strada provinciale N. 147, compreso fra S. Giovanni Germini e S. Stefano Quisquina (mt. 18,506), venne aggiudicato al signor Luigi Pagliani col ribasso del 5.78 0[0 (V n. 34, 40 e 43 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Roma. — L'appalto per la costruzione di un laboratorio di compressione del fieno e di un casotto per ufficio e stadera a ponte e per la sistemazione di una parte del piazzale nel nuovo magazzino foraggi, al Castro Pretorio in Roma, fu aggiudicato al signor Ricci Pietro per L. 52,964.40 (V. n. 43 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Rovigo. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla definitiva sistemazione, mediante rialzo ed ingrosso dell'arginatura destra di Adige, compresa nel tronco primo della sezione terza, con locali, rafforzi e predisposizione della base per gli approvati ritiri del rilevato arginale, tratto che si estende dal suo estremo a monte sino a m. 60 inferiormente alla pietra di località Drizzagno Salvadego Marezzana Salvadego, Comune di Pettorazza, distretto di Adria (m. 4,600), venne aggiudicato al signor Finzi Guido col ribasso del 32.11 0[0 su L. 216,920 (V. n. 43 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 31ª Decade — dal 1° al 10 Novembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1888	1.076.119 42	52.042 46	388.764 14	1.355.593 72	38.934 39	2.911.454 13	3.984 00	730 79
1887	1.069.657 86	54.534 05	378.977 99	1.323.513 51	36.909 37	2.863.592 78	3.980 00	719 50
Differenze nel 1888	+ 6.461 56	— 2.491 59	+ 9.786 15	+ 32.080 21	+ 2.025 02	+ 47.861 35	+ 4 00	+ 11 29
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1888	33.342.989 19	1.499.672 14	11.079.886 78	39.400.990 09	1.206.238 27	86.529.776 47	3.982 74	21.726 19
1887	32.443.633 96	1.523.825 69	9.913.056 39	38.534.461 23	1.214.180 61	83.629.157 88	3.980 00	21.012 35
Differenze nel 1888	+ 899.355 23	— 24.153 55	+ 1.166.830 39	+ 866.528 86	— 7.942 34	+ 2.900.618 59	+ 2 74	+ 713 84

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1888	96.558 25	2.332 40	12.114 35	93.659 80	2.486 95	207.151 75	988 83	207 47
1887	54.445 17	1.228 09	7.754 66	39.555 59	1.437 70	104.421 21	804 00	129 88
Differenze nel 1888	+ 42.113 08	+ 1.104 31	+ 4.359 69	+ 54.104 21	+ 1.049 25	+ 102.730 54	+ 184 83	+ 77 59
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1888	1.903.388 20	40.273 32	262.080 33	1.455.730 04	53.607 40	3.715.079 29	864 10	4.999 36
1887	1.531.825 79	37.910 55	164.386 98	1.045.731 63	51.171 48	2.831.026 43	746 89	3.790 42
Differenze nel 1888	+ 371.562 41	+ 2.362 77	+ 97.693 35	+ 409.998 41	+ 2.435 92	+ 884.052 86	+ 117 21	+ 508 94

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1888	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade *Differenze* nel 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1888	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1888
Viaggiatori	5.135 60	3.002 25	+ 2.133 35	110.930 85	82.871 45	+ 28.059 40
Merci	760 15	822 05	— 61 90	20.206 05	18.933 65	+ 1.272 40
Introiti diversi	85 20	118 92	— 33 72	3.546 70	3.714 37	— 167 67
Totali	5.980 95	3.943 22	+ 2.037 73	134.683 60	105.519 47	+ 29.164 13

ANNUNZI

CESSIONE DI PRIVATIVA INDUSTRIALE

Brevetto o Patente d'Invenzione.

Il sig. **Frédéric Hermann POETSCH**, Ingegnere Civile a Sudenburg-Magdeburg (Germania) concessionario dell'Attestato di Privativa Industriale, o Brevetto di Invenzione, rilasciatogli dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio del Regno d'Italia, sotto la data del 30 novembre 1886, volume 41, N. 128, per la massima durata di anni quindici, a datare dal 31 dicembre stesso anno 1886, per un suo trovato avente per titolo: « **Procédé perfectionné pour le fonçage de puits, l'installation de fondations de tunnels, de canaux et évidements divers dans les terrains aquifères et dans l'eau** »; offre in vendita la detta sua Privativa, od accorderebbe anche licenze, o permessi, per l'applicazione in *Italia* di tale sua invenzione.

Per schiarimenti e trattative rivolgersi all'***Ufficio Speciale per Attestati di Privativa e Brevetti d'Invenzione*** delli signori ***Ing. L. RAIMONDO & CAPUCCIO Figli***, in ***TORINO, Piazza Statuto, 15.***

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano — Capitale versato L. 1.000.000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA

Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II

FABBRICA DI

LIME E CHIODI

PASTORI E SESTI

Piazza e Corso San Martino, N. 1

TORINO

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale L. 3,000,000 — Versato L. 2.750,000

MARCA DI FABBRICA

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMEMDUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO VITTORIO, OZZANO PRESSO CASAL MONFERRATO, SENIGALLIA, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland; di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acquo e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre 1,000,000 di quintali - Forza motrice 1000 cavalli-vapore.

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la Marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

TORINO, 1888 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXI. Sabato, 1° Dicembre 1888. NUM. 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO. . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

Preghiamo i nostri Associati, che sono in arretrato nel pagamento, di affrettarsi ad inviarci il relativo importo mediante lettera raccomandata o vaglia postale.

L'AMMINISTRAZIONE.

PRODOTTI DELLE FERROVIE

Luglio 1888.

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate abbiamo ricevuto il *Prospetto dei prodotti lordi approssimativi* del mese di luglio 1888 in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1887.

Noi, come abbiamo sempre fatto in passato, ne riassumeremo i dati principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di luglio 1888 ascese a lire **19,836,715**, mentre nel luglio 1887 fu di L. **19,352,522** e perciò presenta un aumento di L. 484,193.

A formare i sopracitati totali concorsero:

		1888		1887
Viaggiatori	L.	8,406,206	L.	8,411,023
Bagagli e Cani	»	348,222	»	360,713
Merci a Grande Velocità	»	1,413,024	»	1,405,001
» a Piccola Velocità acceler.	»	583,612	»	493,329
» a Piccola Velocità	»	8,964,561	»	8,532,172
Prodotti fuori traffico	»	121,090	»	150,284
Totali come sopra	L.	19,836,715	L.	19,352,522

Questi prodotti vanno ripartiti fra le seguenti:

Rete Mediterranea . . .	L.	9,662,476	L.	9,680,989
» Adriatica . . .	»	8,527,160	»	8,227,398
» Sicula	»	589,881	»	501,560
Ferrovie dello Stato . .	»	81,000	»	85,508
Ferrovie Sarde { Compagnia Reale	»	146,083	»	141,486
Ferrovie Sarde { SS. FF. Second.	»	18,436	»	—
Ferrovie Diverse . . .	»	811,679	»	715,581
Totali come sopra	L.	19,836,715	L.	19,352,522

La differenza di prodotto verificatasi tra il luglio 1888 e il luglio 1887 si divide fra:

Rete Mediterranea . . .	L.		— 18,513
» Adriatica	»	+ 229,762	
» Sicula	»	+ 88,321	
Ferrovie dello Stato	»		— 4,508
Ferrovie Sarde { Compagnia Reale	»	+ 4,597	
Ferrovie Sarde { SS. FF. Second.	»	+ 18,436	
Ferrovie Diverse . . .	»	+ 96,098	
Totale . . .	L.	+ 484,193	

La lunghezza media delle linee al 31 luglio **1888** fu di chilometri **12,043**, mentre al 31 luglio **1887** era di chilometri **11,582**.

Il prodotto chilometrico per le singole Reti nel mese di luglio 1888 viene dimostrato dal seguente prospetto:

Rete Mediterranea	L.	2,101
» Adriatica	»	1,768
» Sicula	»	877
Ferrovie dello Stato	»	578
Ferrovie Sarde { Compagnia Reale .	»	355
Ferrovie Sarde { Strade Ferr. Secondarie	»	152
Ferrovie Diverse	»	634

Quindi la media fu di lire **1647** pel detto mese, con una diminuzione di lire **23** in confronto col mese di luglio **1887**.

Specchio dimostrativo della lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° al 31 luglio 1888.

Indicazione delle linee di cui fanno parte	Indicazione dei tronchi o linee aperti	Data dell'apertura		Lunghezza Chilom.
Rete Adriatica	Cineto-Romano-Sulmona	Luglio	30	116
Linea Ferrara-Suzzara	Suzzara-Sermide	»	1	49
» Modena-Vignola	Modena-Vignola	»	29	26
		Totale Chilometri		191

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione (Terzo Esercizio 1887-88)

(*Continuazione, V. N. 47*).

TARIFFE

MERCI.

Servizio interno. — Le condizioni economiche del nostro paese durante l'ultimo esercizio erano, senza dubbio, sfavorevoli allo svolgimento di questo ramo del traffico. Ciò non di meno anche nello scorso anno si verificò il normale aumento dei prodotti del trasporto delle merci.

Il sistema delle tariffe in vigore continuò a dare ottimi risultati, provando colla diminuzione dei reclami e delle domande d'informazioni che il commercio va sempre più impossessandosi della pratica applicazione della tariffa unica, la quale ha facilitato il movimento commerciale anche per le grandi distanze dalle provincie meridionali alle settentrionali d'Italia ed all'estero e viceversa.

Man mano poi che se ne venne verificando la opportunità, e per soddisfare al sempre crescente svolgersi del traffico ed ai bisogni delle nuove industrie, si provvide all'estensione di parecchie tariffe locali ed anche alla creazione di nuove, accordando in pari tempo, come già abbiamo detto, tutte quelle facilitazioni che si riscontrarono necessarie sia per combattere le varie vie concorrenti, sia per rendere possibile, fra determinate località, la effettuazione di alcuni trasporti che altrimenti non si sarebbero in alcun modo compiuti.

La tariffa locale N. 5 a P. V del servizio cumulativo colla Lariana venne estesa alla stazione di Milano P.T. per le spedizioni da e per le stazioni di Morbegno, Ardenno Masino, San Pietro Berbenno, Sondrio e Chiavenna:

la speciale N. 50 P. V. accelerata, ai trasporti eseguiti dallo scalo marittimo di Livorno;

le locali a P.V. N. 201, 202, 203, 204 serie *A*, 205, 207 serie *A*, 212 e 407, estese alle stazioni del tronco Sicignano-Sassano Tegiano;

la N. 204 P.V. estesa ai trasporti di *vino comune e mosto in botti e barili* da e per le stazioni interne delle ferrovie Nord-Milano e Società Veneta;

la N. 206 P. V. estesa ai trasporti di *canapa greggia o pettinata in balle* da Badìa, Lama e Rovigo a Genova e Savona ed agli stessi trasporti da Carmagnola a Livorno, Genova, Savona e Venezia;

la N. 211 P.V. estesa, in via di esperimento per un anno, alle spedizioni di *asfalto in roccie ed in polvere* in partenza da Frosinone, Pofi Castro e Roccasecca;

la N. 214 P.V. estesa ai trasporti di *carbon fossile* in partenza da Napoli ed in destinazione di Arce, nonchè a quelli in partenza da Torre Annunziata (Porto) e da Castellamare di Stabia (Scalo Marittimo) in destinazione di Isoletta, Roccasecca, Cassino ed Arce;

la locale N. 215 P. V. ai trasporti di *lignite* in partenza da Foligno e Ponte San Giovanni;

la N. 216 P.V., serie *A*, estesa ai trasporti di *zolfo macinato* in partenza da Ravenna;

la N. 217 P. V. *graniti greggi e lavorati* estesa anche ai trasporti in provenienza da Gozzano e Gravellona Toce, ed in destinazione di Milano; estesa pure ai trasporti di *legname greggio non nominato* e di *legna da ardere* in partenza dalla stazione di Gravellona Toce ed in destinazione di Milano, e inoltre a quelli di *legna da ardere* in servizio cumulativo coll'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore, in partenza da stazioni lacuali e diretti a Milano per la via di Arona;

la N. 221 P. V. estesa ai trasporti di *vitriolo verde* (solfato di ferro) in partenza dalle stazioni di Rifredi e Pont Saint-Martin;

la N. 222 P. V. *piriti e calamina* estesa ai trasporti dei minerali di Chialamberto presso Lanzo Torinese in rispedizione da Torino Succursale;

la N. 401 P. V. estesa ai trasporti di *marmi naturali greggi e lavorati* destinati a Civitavecchia, Genova P. B., Genova P. P., Livorno, Napoli, Roma, San Benigno Calate e Santa Limbania Calate;

la N. 405 P.V. estesa ai trasporti di *mercanzie a vagone completo* in partenza da Arce ed in destinazione di Napoli, o viceversa;

la N. 601 P. V. *lastre di vetro per finestre* estesa ai trasporti di *bottiglie e bottiglioni neri di vetro, anche alla rinfusa se a vagone completo* alle stazioni di Como Lago e Lecco per le provenienze da Porlezza, di Bovolone per le provenienze da San Giovanni Lupatoto, di Figline, Mondovì, Portici, Salerno, Savona, Sesto Calende, Torino P. N. e P. S. e Vietri al Mare, nonchè alle spedizioni di *lastre di vetro per finestre, bottiglie e bottiglioni neri di vetro*, in partenza dalla stazione di San Giovanni.

La stessa tariffa poi venne prorogata, in via di esperimento, per un altro anno.

Continuando vivissima la concorrenza marittima fra Genova e Napoli, la tariffa locale N. 410 P. V. che doveva cessare di aver vigore col giorno 24 agosto 1887, venne prorogata, in via d'esperimento, per un altro anno.

Così pure la tariffa locale temporanea N. 502 P. V. accelerata pei trasporti di fichi secchi a vagone completo, venne non solo estesa ai trasporti di *zibibbo* (uva appassita), ma in via di esperimento, riattivata pel periodo dal 15 agosto 1887 al 31 maggio 1888; la locale temporanea N. 503 P.V. accelerata pei trasporti di agrumi a vagone completo pel periodo dal 1° settembre al 31 maggio 1888; la locale N. 501 P. V. accelerata pel trasporto del bestiame ovino ed equino, dei custodi e loro famiglie, degli effetti pastorizi e dei cani da guardia, pel periodo dal 7 novembre 1887 al 6 novembre 1888, ed infine la locale provvisoria N. 227 pel materiale da ferrovie, ruotabili per uso agricolo e per cantieri, in partenza dalle fabbriche nazionali di Diano Marina e Torino, per un altro anno, sempre in via di esperimento.

Ad agevolare poi i trasporti in occasione della vendemmia, venne riattivata la concessione della proroga temporanea per la retrocessione dei recipienti il cui viaggio a vuoto ha preceduto quello a pieno, e nello stesso tempo, in seguito agli ottimi risultati ottenuti, venne pure riammessa in vigore la tariffa speciale comune temporanea a P. V. accelerata pel trasporto dell'*uva fresca a vagone completo*; la quale tariffa fu poi estesa anche ai trasporti di *uva fresca* in servizio cumulativo colle linee della Società Veneta.

Per poter efficacemente combattere altre vie concorrenti ed allo scopo di promuovere i nuovi prodotti della industria nazionale, s'istituì la tariffa locale N. 411 P.V. pel trasporto del *sugo di regolizia* in provenienza dalle stazioni di Torre Cerchiara, Corigliano Calabro, Policoro, Spezzano Castrovillari, Rende San Fili, Isola Capo Rizzuto, Mongrassano, Cervicati, ed in destinazione di Napoli.

In via d'esperimento e durante il raccolto dei bozzoli, venne poi attuata la nuova tariffa speciale comune pel trasporto dei bozzoli vivi a G.V.

Nell'intendimento di facilitare lo scambio delle merci colle Amministrazioni ferroviarie, lacuali e tramviarie, tanto in servizio cumulativo che in corrispondenza, vennero introdotte importanti modificazioni nelle relative convenzioni già esistenti; e per accennare solo alle principali, ricorderemo la nuova convenzione stipulata colla Lariana in sostituzione di quella dell'anno 1881, pel trasporto dei viaggiatori, bagagli e merci a grande, piccola e piccola velocità accelerata, l'ammissione della linea Albano Laziale-Nettuno, esercitata dalla Società Veneta, ai trasporti in servizio cumulativo coi Laghi Maggiore e di Como, nonchè colle altre linee della Società Veneta; la ammissione delle stazioni del tronco Novara-Busto Arsizio-Saronno, esercitato dalla Società anonima per la ferrovia Novara-Seregno, ai trasporti in servizio cumulativo tanto a grande che a piccola velocità e piccola velocità accelerata, e la convenzione stipulata col Credito Torinese, concessionario

delle tramvie Astigiane, per un servizio di corrispondenza colle stazioni di dette tramvie.

D'accordo poi colle Società Sicula ed Adriatica, furono coll'approvazione del Governo, introdotte molte voci nuove e molte assimilazioni nella nomenclatura delle merci e non poche modificazioni ed aggiunte alle vigenti tariffe.

Tra le concessioni speciali con riduzioni sui prezzi di tariffa accordate in base all'art. 5 delle tariffe, notiamo le seguenti, che tendono a vincere la concorrenza del mare o delle tramvie:

Sugo di liquerizia da Rossano a Taranto;

Calce da Ternate Varano a Milano;

Olii d'oliva dalla Calabria a stazioni della Liguria;

Ardesie greggie da Chiavari a Roma, a Santa Limbania;

Ghiaccio e neve da Napoli, Nola ed Avellino ad alcune stazioni calabresi;

Quadretti da pavimento da Torino a Spezia, Roma e Napoli;

Sabbia da Celle a Sampierdarena.

Servizio francese. — Le nuove tariffe dirette pel servizio italo-francese non poterono ancora essere pubblicate, in causa massimamente delle modificazioni introdotte nei prezzi della tariffa generale a G.V. e nelle speciali a P.V. delle ferrovie Parigi-Lione al Mediterraneo.

Però le trattative sono già a buon punto e si ha motivo di ritenere che quanto prima anche questo servizio internazionale avrà il suo completo riordinamento.

Nel frattempo e per i bisogni del commercio si è attuata la tariffa speciale comune N. 460 P.V., colla quale i trasporti di carbon fossile dalla Francia all'Italia sono divenuti più frequenti e più rilevanti che pel passato.

Si estese l'applicazione del prezzo di L. 46 per tonnellata, fissato dalla tariffa speciale comune N. 466 P.V., § 2, anche alle macchine agrarie e locomobili in partite di kg. 5000 per vagone spedite a Milano ed a Torino da Paris, Bercy, Nevers e Vierson.

Si ammisero alle tariffe speciali comuni N. 321 e 323 P.V. (vini, mosti, ecc.) le stazioni di Bruno, Bergamasco e Pozzolo Formigaro.

Nell'intento poi di attrarre alla strada ferrata i rilevanti trasporti di vini dalmati per Parigi, che si eseguivano quasi esclusivamente per via di mare, si ammise alla detta tariffa speciale N. 321 P.V. anche la stazione austriaca di Fiume.

Si attuò la tariffa speciale comune di transito per la Francia N. 401 *bis* P.V. applicabile ai trasporti da Milano e da Torino ai porti di mare delle ferrovie francesi dell'Ovest o viceversa, delle merci che costituiscono la parte più importante del traffico fra l'Italia e l'Inghilterra.

La tariffa speciale comune N. 10 P. V., che dapprima era applicabile per i soli trasporti di ghisa greggia in partenza dalla Francia, venne estesa anche ai trasporti in partenza dall'Italia di dove si effettua già la esportazione di detta merce.

Si è pubblicata la tariffa speciale comune N. 142 a G.V. via Modane, applicabile ai trasporti di messaggerie e merci nonchè di derrate alimentari in partenza da Milano e da Torino destinate a Parigi, o viceversa. Ora sono in corso le pratiche per ammettere alla tariffa medesima anche altre importanti stazioni italiane.

La tariffa combinata pel trasporto delle derrate alimentari (tariffa speciale N. 55 a P. V. accelerata per la parte italiana e tariffa speciale comune N. 401 P. V. per la parte francese) ed il relativo supplemento per i *vini, mosti, uva pigiata*, ecc., ha continuato a dare ottimi risultati.

I trasporti di *birra* a vagone completo da Monaco di Baviera alla Francia meridionale, mercè le accordate agevolezze, continuano a seguire la via di Ventimiglia, assicurandoci così un traffico di transito di qualche importanza.

I trasporti di ghiaccio, via Ventimiglia, che prima eseguivansi solo per Monaco, sono andati estendendosi ad altre località francesi e si spingono ora fino a Marsiglia.

Si ottenne un notevole aumento nei trasporti a G. V. delle *sete* dalle Calabrie e dalla Sicilia per la Francia, via Modane, vincendo così la concorrenza della via marittima.

Si è assicurato il transito sulle linee italiane dei rilevanti trasporti di *tabacco* da Budapest alla Francia, specialmente per Marsiglia, dove giungevano per via di mare.

Inoltre si potè acquisire alle linee ferroviarie il trasporto da Trieste a Parigi, via Cormons-Modane, di 2000 fusti di vino che erano già pronti per essere imbarcati.

E sempre in concorrenza alla via marittima, si sta ora trattando per acquisire alle ferrovie italiane gl'ingenti trasporti di *cereali* e di *legnami* dall'Austria-Ungheria alla Francia.

Servizio colla Svizzera, Germania, Austria-Ungheria, Boemia, Belgio ed Olanda. — Nella relazione dello scorso anno abbiamo annunziato come imminente l'attuazione della nuova tariffa pel servizio diretto italo-austro-ungarico, e tale tariffa entrò difatti in vigore il 1° ottobre 1887, inaugurandosi con essa la riforma generale dei servizi internazionali sulle basi delle tariffe interne attuate coll'esercizio sociale.

Nella stessa relazione abbiamo inoltre espresso il desiderio di poter conseguire fra breve anche la riforma delle altre tariffe internazionali, ed ora, superate in gran parte le difficoltà che vi si opponevano, abbiamo la soddisfazione di annunziarvi l'attuazione definitivamente avvenuta il 1° agosto corrente anno delle tariffe pei servizi diretti colla Svizzera e colla Germania.

Riguardo ai rimanenti servizi internazionali, i relativi accordi si possono considerare di molto agevolati dalla pubblicazione della tariffa italo-germanica, che ne fissa le quote di transito, e quindi riteniamo che anche la riforma delle tariffe italo-belga-olandese ed italo-boema potrà, fra breve, essere compiuta.

In questa circostanza non possiamo a meno di richiamare la vostra attenzione sullo sviluppo ognora crescente del traffico fra l'Italia, la Svizzera e la Germania, sviluppo al quale non sono certamente estranei gli sforzi da noi fatti per favorire la esportazione dei più importanti prodotti italiani.

A tale scopo colle tariffe suddette del 1° agosto si sono introdotte delle riduzioni nei prezzi di trasporto di una numerosa serie di articoli già favoriti da tariffe speciali, come ad esempio i *cereali*, i *semi oleosi*, lo *zolfo*, il *sommaco*, la *canapa*, le *frutta secche*, gli *olii vegetali*, il *vino*, il *tartaro greggio*, il *petrolio*, il *cotone*, le *radici di liquerizia*, ecc.: ed altre nuove riduzioni si hanno in vista per neutralizzare da una parte le concessioni fatte dalle vie concorrenti e dall'altra per aumentare il movimento del traffico già acquisito.

VIAGGIATORI.

Un non indifferente aumento nel prodotto dei viaggiatori si verificò nell'esercizio 1887-88 in confronto agli esercizi passati. Ma questo aumento di L. 4,003,559.52 sul prodotto dello scorso anno 1886-87 è da attribuirsi per la massima parte alle feste che ebbero luogo in diverse occasioni, specialmente a quelle pel Giubileo del Sommo Pontefice, alla Esposizione Vaticana ed ai pellegrinaggi a Roma, per cui non è il caso di fare affidamento che negli esercizi futuri questo ramo di introiti abbia sempre ad avere un incremento proporzionato a quello eccezionale di questo anno.

Notiamo ancora che a creare il maggior prodotto contribuirono assai le riduzioni di tariffa. Così per favorire il concorso a Roma, in occasione delle sopraindicate feste, s'instituirono biglietti speciali d'andata e ritorno per Roma, biglietti supplementari per visitare Siena, Napoli e Valle di Pompei, concessioni speciali per comitive di almeno 200 viaggiatori, nonchè più di 25 treni speciali per trasporto di pellegrini.

A maggiormente facilitare i viaggi giornalieri e quelli festivi d'andata e ritorno, ben 325 stazioni furono ammesse alla vendita di biglietti di andata-ritorno normali, ed altre 18 stazioni furono abilitate alla distribuzione di biglietti di andata-ritorno festivi.

Come si era previsto, l'istituzione dei biglietti a tariffa locale ha dato i soddisfacenti risultati che si speravano, e difatti, sulla linea Milano-Como, mentre dal 18 giugno 1886 al 17 giugno 1887 si trasportarono viaggiatori n. 289,340 con un prodotto di L. 441,744; dal 18 giugno 1887, giorno in cui cominciò l'applicazione della tariffa ridotta locale,

a tutto il 17 giugno 1888 si ebbero viaggiatori n. 517,163, con un prodotto di L. 550,595, e cioè una differenza in più di viaggiatori n. 227,823, in gran parte fra Milano e Monza, con un prodotto in più di L. 108,851.

Anche nell'esercizio di cui si parla si attivarono alcuni treni speciali di piacere, i quali diedero pure buoni risultati; ed appunto per non correre il rischio di comprometterne l'esito, si credette miglior partito limitarsi a pochi.

Conformemente a quanto già era stato accennato nella relazione dello scorso anno, nell'agosto 1887 si pubblicarono raccolte in un solo volume tutte le *Concessioni speciali* corredandole delle relative norme e condizioni per la loro retta e uniforme applicazione. Dalla stessa data poi le concessioni speciali vennero estese ad altri Istituti di Carità, e, con apposite modificazioni, anche ai viaggi di operai destinati a Massaua in servizio del Ministero della Guerra.

Durante lo scorso esercizio ebbero luogo non poche esposizioni e feste, alle quali si accordarono i prezzi ridotti pel trasporto delle persone e degli oggetti. Le principali furono:

Esposizione e fiera di vini in Venezia;
Concorso agrario in Siena;
Mostra Industriale di Macchine a Torino;
Regate a Venezia;
Concorso agrario in Parma;
Esposizione di panificazione in Milano;
Congresso geologico a Savona;
Congresso degli insegnanti a Milano;
Congresso Oftalmologico a Torino;
Congresso dei Comizii Agrarii in Spezia;
Congresso Medico a Pavia;
Congresso Nazionale Universitario a Milano;
Esposizione Artistica in Venezia;
Esposizione Campionaria di vini in Roma;
Esposizione Industriale e di Belle Arti in Bologna.

Si stabilirono pure riduzioni di tariffe atte a facilitare il concorso del nostro paese ad esposizioni, feste e congressi all'estero fra cui notiamo:

Il Congresso Letterario Artistico a Madrid;
L'Esposizione Internazionale Artistica in Monaco (Baviera);
L'Esposizione Italiana a Londra;
L'Esposizione Scandinava Industriale a Copenaghen;
Il Congresso e Concorso Internazionale di Scienze ed industrie a Bruxelles;
L'Esposizione Universale in Barcellona.

Il servizio internazionale pei viaggiatori, come si annunciò l'anno scorso, venne regolarmente esteso a tutti i transiti internazionali; ciò non di meno nell'esercizio 1887 88 si modificò, migliorandola, la tariffa pel servizio diretto italo-franco-inglese (via Modane e Ventimiglia), ed italo-franco-svizzero (via Modane); si estese la corrispondenza dei biglietti diretti colla Germania, colla Svizzera e col Belgio (via Gottardo), e coll'Austria-Ungheria (via Cormons, Pontebba e Peri), ed infine si combinarono dei viaggi circolari tra l'Italia, la Francia, la Tunisia, l'Algeria e la Spagna.

Permessi d'ingresso nelle stazioni. — Col 1° febbraio 1888 vennero posti in vendita, coll'approvazione governativa, i permessi d'entrata nelle stazioni, a somiglianza di quanto si pratica da altre Amministrazioni ferroviarie estere, ma con norme speciali adatte alle condizioni delle nostre stazioni e del nostro pubblico.

Del ricavo della vendita la Società non volle farsi un nuovo cespite di lucro, ma lo assegnò invece, col consenso del Governo, agli istituti ferroviari di previdenza (*Cassa Soccorso* e *Cassa Pensioni*), ai quali l'esperienza fatta ha già dimostrato ch'esso recherà un beneficio non disprezzabile.

Ciò contribuì a rendere la innovazione più gradita al pubblico, e ad interessare alla sua buona riuscita il personale incaricato di attuarla, e specialmente il basso personale, cui si potè dimostrare una volta di più quanto l'Amministrazione sia sollecita del suo benessere.

Inoltre, mercè la nuova istituzione, si potè regolare in modo soddisfacente la questione dello accesso alle stazioni, e si pose termine alle frequenti censure e lagnanze che si avevano in passato, su questo proposito, da parte del pubblico.

Si cominciò l'esperimento in 136 stazioni, e successivamente lo si estese anche ad altre, sicchè ora sono ben 237 le stazioni ammesse alla vendita dei permessi d'entrata.

Ora poi, in conseguenza appunto del favore con cui il pubblico accolse i permessi anzidetti, si stanno ultimando gli studi per la istituzione di biglietti di abbonamento a prezzo ridotto, con validità bimensile e semestrale, per l'entrata nelle stazioni.

Servizio di posta. — D'accordo coll'Adriatica, si conclusero colla Direzione Generale delle Poste le trattative intraprese affine di dare pratica applicazione all'art. 50 del Capitolato, in modo che ne rimanessero facilitato il pubblico servizio e tutelati i rispettivi diritti delle Amministrazioni interessate.

Essendo la materia complessa e di grande importanza, le trattative medesime richiesero tempo non breve, ma alfine si raggiunse lo scopo desiderato mediante l'apposita stipulazione che, sotto il nome di *Accordi e Norme per l'applicazione dell'articolo 50 del Capitolato per l'esercizio delle Reti Adriatica e Mediterranea*, fu ratificata dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Così poterono in linea amministrativa applicarsi, retroattivamente dal 1° Luglio 1885, i corrispettivi portati dal suddetto articolo 50 del Capitolato, sostituendovi nella pratica i temperamenti provvisori che nel frattempo fu mestieri adottare.

Tali sono i provvedimenti che in fatto di tariffe, continuando l'opera intrapresa durante i primi due anni, anche nel terzo esercizio siamo venuti adottando, allo scopo di promuovere e attrarre il traffico sulle nostre linee. A questi provvedimenti, ed a quelli relativi al numero ed all'orario dei treni, che vi esporremo più oltre, noi riteniamo sia precipuamente dovuto l'aumento di prodotto di L. 6,224,386.57, poichè certo le nuove linee aperte nel 1887-88, misuranti appena 44 chilometri, non possono avervi contribuito che in pochissima parte. Ma, come abbiamo già osservato, è lecito chiedere se i nostri sforzi, mentre riuscirono di grande vantaggio al Governo e al paese, abbiano dato a noi quell'utile che era giusto ripromettersi. Prendiamo ad esempio il fatto sopra citato avvenuto sulla linea Milano-Como. I viaggiatori che colla tariffa da prima vigente erano stati 289,340, in seguito al ribasso furono 517,163 ed il prodotto ottenutone da L. 441,744 salì a L. 550,595. Il risultato fu dunque soddisfacentissimo pel pubblico non solo, ma anche pei nostri compartecipanti, Governo e fondi di previdenza, che sul maggior prodotto ebbero circa L. 45,000: quanto alla Società, avendo dovuto trasportare quasi 228,000 persone di più, è dubbio se la sua partecipazione sul prezzo così ridotto le abbia lasciato qualche margine d'utile in confronto della spesa più rilevante.

Ripetiamo pertanto che sulla via delle riduzioni a nostro carico esclusivo converrà per ora sostare, raccogliendoci per vedere che il seme con larga mano gettato produca in avvenire frutti più abbondanti anche per noi. L'articolo 44 del Capitolato presenterà il mezzo di soddisfare altre richieste, qualora si giudicassero attendibili, pur mantenendo in giusto equilibrio le ragioni di tutte le parti cointeressate.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Assemblea Generale della Mediterranea

Sabato 24 scorso novembre ebbe luogo a Milano la preannunciata Assemblea Generale degli azionisti della Società Mediterranea. Intervennero 74 azionisti, rappresentanti azioni 120,221 che risulta-

vano regolarmente depositate a termini dell'avviso di convocazione, con diritto a voti 23,939.

Erano presenti quasi tutti gli Amministratori, i Sindaci italiani, il Direttore Generale della Società comm. Massa ed il Vice-direttore comm. Ratti.

A termini dell'art. 26 dello Statuto, il conte Giulio Belinzaghi, Presidente del Consiglio d'Amministrazione, assunse la presidenza dell'Assemblea, e, dopo aver constatata la valida costituzione di essa, in quanto erano intervenuti più di quaranta azionisti che rappresentavano più del quinto del capitale sociale, dichiarò aperta la seduta. Chiamò quindi i signori Erminio Vogel e cav. Francesco Allievi, che risultavano portatori del maggior numero di azioni, a fungere da scrutatori, e il segretario del Consiglio cav. Scolari a fungere da segretario dell'Assemblea.

Dopo ciò il segretario diede lettura della relazione del Consiglio (1) e il comm. Rava, a nome del collegio sindacale, di quella dei Sindaci (2).

Finite queste letture, il Presidente invitò gli azionisti desiderosi di spiegazioni sul bilancio o sulla relazione a formulare le loro domande. Prese primo la parola il comm. Chevalley, lamentando che continuino a verificarsi con frequenza manomissioni di bagagli e merci e raccomandando di trovar rimedio a questo sconcio. Gli risposero il Direttore Generale comm. Massa e il conte Belinzaghi, enumerando i provvedimenti già presi ed assicurando che nulla si trascurerà per reprimere gli abusi. In seguito il signor Podreider nota che l'utile netto avutosi nell'esercizio 1887-88 è veramente scarso in confronto dell'incremento dei prodotti lordi; trova che sarebbe ottima cosa estendere ai lunghi percorsi i biglietti di andata e ritorno, rilasciandone ad esempio per la capitale, mentre ora si ha questa facilitazione per Parigi e non per Roma; lamenta i ritardi cagionati spesso dal soverchio rispetto delle coincidenze; infine raccomanda l'istituzione di una tariffa ridotta pel trasporto dei valori. Gli rispondono il Direttore Generale e il Presidente con diffusi schiarimenti, e quanto alla tariffa pei lavori, risponde il Vice-presidente comm. Pariani informando che la Società studia da tempo la questione, avendo anche essa un grande interesse a vederla risolta, e si ha fondata speranza di giunger presto, d'accordo colla Adriatica, a un provvedimento soddisfacente.

Nessuno avendo più domandata la parola, il Presidente pone ai voti la seguente risoluzione, che viene approvata all'unanimità:

« L'Assemblea, udita la relazione del Consiglio e quella dei Sindaci, approva il bilancio e le liquidazioni dell'anno 1887-88, fissando in L. 29 il dividendo per ognuna delle 270,000 azioni di prima emissione ».

Procedutosi poi alla elezione delle cariche sociali, furono rieletti gli Amministratori uscenti di carica per anzianità, signori:

Falcone avv. comm. Giacomo	con voti	23,910
Maurogordato comm. Matteo	»	23,910
Parriani comm. Antonio	»	23,910
Pedroni comm. Lisiade	»	23,910
Podestà comm. barone Andrea	»	23,910
Maraini comm. ing. Clemente	»	23,830
Marsaglia comm. ing. Giovanni	»	23,790

e venne pure nominato Amministratore, in sostituzione del defunto comm. Moisè Bondi, il signor Colonna Fabrizio Principe d'Avella con voti 23,602

(1) V. n. 47 ed il presente.
(2) V. n. 46.

Infine furono rieletti Sindaci effettivi i signori:

Rava comm. Enrico	con voti	23,910
Bigatti cav. Ambrogio	»	23,900
Bignami comm. Enea	»	23,880
Oppenheim barone Alberto	»	23,760
Schuster Burckhardt G. G.	»	23,760

e Sindaci supplenti i signori:

Allasia comm. ing. Filiberto	con voti	23,880
Silvestri cav. rag. Giovanni	»	23,880

><

Ferrovia Centrale Umbra.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha recentemente esaminato il progetto del tronco della ferrovia Centrale-Umbra, compreso fra Umbertide e Perugia, presentato dalla Amministrazione provinciale di Perugia per averne la concessione della costruzione e dell'esercizio unitamente alla restante parte della linea predetta. Nell'approvare il progetto, il Consiglio Superiore ha raccomandato che il tracciato si attenga alla valle, salvo poi a fare una diramazione speciale per servizio della città di Perugia; ed ha inoltre manifestato l'avviso che possa accogliersi la domanda di concessione, tanto del tronco Umbertide-Perugia quanto di quelli già approvati, Perugia-Todi, Todi-Terni e Todi-Baschi od Orvieto, ritenendo che in base alla legge del 24 luglio 1887 possa accordarsi per tutti quei tronchi di ferrovia il sussidio annuo chilometrico di L. 1500 00 per la durata di 40 anni.

Sappiamo ora che il Municipio di Perugia, appena venuto a cognizione del parere suaccennato del Consiglio Superiore, ha rivolto le più vive istanze al Ministro dei Lavori Pubblici affinchè le proposte di cui sopra non vengano ammesse, e sia il sussidio governativo, tanto per entità che per durata, portato al massimo consentito dalla legge predetta.

Qualora tali istanze non venissero accolte, sarebbe assolutamente impossibile ai Comuni interessati di sopportare la grave spesa di costruzione della linea; la quale, per quanto si voglia costruirla colla massima economia, non costerà meno di L. 11,550,000 00 in totale, e di L. 87.220 circa a chilometro, essendo di Km. 132.400 la sua lunghezza totale.

Infatti, anche quando si accordi il massimo sussidio di L. 3000 a chilometro per la durata di 70 anni, i predetti Comuni dovranno pur sempre sobbarcarsi ad una spesa di L. 3,600,000 già rilevantissima, avuto riguardo alle loro condizioni finanziarie.

><

Ferrovia Scandiano-Sassuolo.

Siamo informati che i lavori di costruzione della ferrovia Scandiano-Sassuolo, i quali, per varie cause, rimasero sospesi dal dicembre del 1887 fino alla metà dell'ottobre p. p., vennero ora ripresi con sufficiente alacrità. La situazione della ferrovia medesima, alla fine dello scorso mese di ottobre, era la seguente: Le espropriazioni erano eseguite nei Comuni di Scandiano e di Casalgrande. I movimenti di terra si trovavano sviluppati fra le progressive 14.436 e 20.690. Erano già compiute due opere d'arte minori e si trovavano in costruzione n. 4 manufatti speciali. I fabbricati non erano ancora incominciati e per l'armamento si trovava in provvista tutto il materiale metallico.

><

Progetto e preventivo dell'Adriatica.

(Doppio binario Vicenza-San Martino).

La Direzione delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto per l'impianto del secondo binario fra le sta-

zioni di San Martino della Battaglia e Vicenza, con la proposta di riordinamento dei binari delle stazioni intermedie, e di correzione delle depressioni che si riscontrano nell'andamento altimetrico del tronco, prodotte specialmente dalle inondazioni.

In sostanza i lavori da eseguirsi riguardano: 1° la sistemazione del corpo stradale onde far luogo allo impianto del doppio binario; 2° sostituzione di nuove travate a doppio binario a quelle in opera per semplice binario; 3° modificazione dei binari delle stazioni intermedie allo scopo di evitare che i treni non aventi fermata nelle stazioni medesime abbiano ad incontrare deviatoi posti di punta. La spesa complessivamente preventivata per l'esecuzione di tutti i preindicati lavori ammonta a L. 958,576.69, e nella medesima non figura il valore del materiale metallico di armamento.

Per i lavori da affidarsi ad Impresa, la Società avrebbe proposto di fare cinque appalti distinti, cioè: 1° movimenti di terra; 2° opere in muratura; 3° e 4° fornitura in opera della ghiaia per la massicciata; 5° smontatura delle attuali travate metalliche e fornitura e posa in opera delle nuove travate per doppio binario.

><

Progetti e preventivi della Mediterranea.

La Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti e preventivi di spese:

L. 9,000 per impianto d'un binario tronco e di una bilancia a ponte in stazione di Roma Termini.

L. 5,600 per impianto di fermacarri all'estremità dei binari tronchi in alcune stazioni della linea Taranto-Reggio.

L. 145,350 per impianto di apparati Saxby e Farmer in alcune stazioni della linea Torino-Genova.

L. 1,400 per spostamento leva segnale a distanza in stazione di Cava dei Tirreni.

L. 6,500 per impianto di una bilancia a ponte in stazione di Civitavecchia.

L. 1,940 per impianto e sostituzione cancellata e cancello alla stazione di Santuario.

L. 6,400 per modificazione al binario di ricovero della stazione d'Isola del Cantone e della livelletta fra Isola del Cantone e Arquata.

L. 14,700 per consolidamento dell'acquedotto di luce m. 2.50 al chilom. 200.744 della linea Napoli-Metaponto.

L. 25,900 per rifacimento binario fra i km. 69.826 e 73.050 della linea Napoli-Metaponto.

L. 32.900 per rifacimento binario fra i km. 79.283 e 79.974 ed i km. 97.572 e 100.881 della linea Napoli-Metaponto.

L. 10,600 per costruzione gettata massi a difesa del rilevato ferroviario fra le progressive 20,910 e 21.085 del tronco Arenzano-Cogoleto.

L. 3,350 per costruzione di un marciapiedi fra il 1° e il 2° binario nella stazione di Strevi.

L. 13,300 per impianto di due pesi a bilico allo Scalo merci a P. V. nella stazione di Roma Termini.

L. 5,720 per costruzione muretto di chiusura fra i km. 184.855 e 185.876 della linea Taranto-Reggio.

L. 30,200 per ampliamento del servizio merci a Como Lago.

><

Approvazioni di spese della Mediterranea.

Approvazioni di spese per lavori pervenuti alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate:

L. 50,000 per l'ampliamento e riordino della stazione di Roma-Termini (parte della spesa complessiva di L. 1,560,000 per l'esecuzione dell'intero progetto).

L. 7,500 per la trasposizione di una gru e modificazioni ed aggiunte di binari per agevolare lo scarico del carbone al deposito combustibili di Spezia.

L. 890 per applicazioni di reti metalliche a 10 finestre dell'Officina della Trazione a Taranto.

L. 137 per spostamento della leva di manovra del disco dello stabilimento Fischer nella stazione di S. Giovanni a Teduccio.

L. 5,200 per impianto dell'illuminazione elettrica nel nuovo magazzino merci a P. V. nella stazione di Genova P. P.

L. 1,400 per impianto di un binario d'allacciamento della R. Dogana e del dock comunale colla stazione di Novara.

L. 520 per modificazioni ai cessi per gli impiegati delle Officine di Pietrarsa e Granili.

L. 425 per la divisione dell'ufficio telegrafico di Sestri Ponente dal circuito del filo omnibus Genova-Voltri.

><

Aggiudicazioni di gare della Mediterranea.

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo il R. Ispettorato Generale ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla ditta Bianco Luigi di Reggio Calabria i lavori d'ampliamento del ponte Pantano piccolo sulla linea Taranto-Reggio col ribasso del 17.25 p. 0|0.

Alla ditta Podestà Giovanni di Sestri Levante i lavori di costruzione d'una galleria artificiale fra quelle di Gaberta e Picchi sul tronco Deiva-Framura, col ribasso del 21.95 p. 0|0.

><

Contratti colla Mediterranea.

Nella seduta tenutasi il 24 scorso novembre dal Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Zoppi Giovanni di Ceva per rinnovazione di rivestimenti delle murature delle volte dei due ponti sul Tanaro fra le stazioni di Ceva e Castellino.

2. Colla Ditta Lazzarino Giovanni di Carmagnola per opere di difesa ai ponti suddetti.

3. Colla Ditta A. Raggio e Ratto di Genova per fornitura di Kg. 60,000 di acciaio Martin-Siemens in masselli.

4. Colla Ditta Bruna Luigi di Cotrone per impianto della fermata di Sellia sulla linea Taranto-Reggio.

5. Colla Ditta Magni e C. di Vicenza per fornitura di Kg. 50,000 di grasso composto per veicoli per la stagione invernale.

6. Colla Ditta Locatelli Giovanni di Reggio Calabria per appalto lavori di costruzione dei muri di diga al torrente Calopinace al km. 471.847 della linea Taranto Reggio.

><

Progetto e preventiva della Sicula.

La Direzione generale delle Strade ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto definitivo della travata per il ponte sul torrente Zaera, e dei cavalletti provvisori occorrenti

per mantenere l'esercizio durante la esecuzione dei lavori. Un tale lavoro, necessario per l'innesto del tronco da Saponara a Messina, della linea Messina-Patti-Cerda, nella stazione di Messina, importerà una spesa di L. 76,010.

><

Biglietti d'andata e ritorno.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha riconosciuta la convenienza di accogliere la domanda rivoltale dagli interessati per la istituzione di biglietti di andata e ritorno delle tre classi, a riduzione normale, fra Casarza e Portogruaro, San Vito al Tagliamento e Cordovado; ed ha, di conseguenza, fatta domanda al R. Ispettorato generale per essere autorizzata ad istituire i nuovi biglietti in via di esperimento.

><

Domanda conforme a quella preaccennata, la Società delle Strade ferrate Meridionali ha indirizzata al R. Ispettorato generale per essere autorizzata ad istituire, pure in via di esperimento, biglietti normali di andata e ritorno delle tre classi, con la consueta riduzione, fra le stazioni di Feltre e di Venezia e fra quella di Trecella e le altre di Milano, Treviglio e Melzo.

><

Stazione di Cremona.

Ci scrivono da Cremona che quella Camera di Commercio ed Arti ha fatto premure ai Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, perchè vengano attuati dei viaggi circolari con itinerari tali da comprendere quella stazione ferroviaria, onde ne vengano agevolate le comunicazioni del commercio cremonese colle località circonvicine.

><

Tariffe.

Ci viene riferito che il Consiglio comunale di Prato, in una sua recente adunanza, ha deliberato di rivolgere, come infatti ha rivolto, vive raccomandazioni al Ministero di Agricoltura, Industria a Commercio, affinchè si interessi presso quello dei Lavori Pubblici, onde quella stazione ferroviaria venga ammessa a fruire della Tariffa locale N. 214 P. V. per le spedizioni di carbon fossile, provenienti dalla stazione marittima di Livorno.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha ripresentato con alcune modificazioni, al R. Ispettorato Generale, la proposta per l'attuazione, in via di esperimento per un anno, di una tariffa locale temporanea, con prezzi per vagone computati sulla base della serie B della vecchia tariffa locale N. 204 P.V. ed applicabile ai trasporti di vino diretti a Roma ed a Napoli, da stazioni mediterranee al sud di Sicignano e da quelle dell'Italia settentrionale al di qua di Genova, con un percorso minimo di 500 chilometri.

><

Il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ha, per la parte che lo riguarda, firmato il decreto col quale è approvata la proposta fatta dalle ferrovie del Mediterraneo, d'accordo con quelle dell'Adriatico e della Sicilia, di aggiungere alla nomenclatura delle vigenti tariffe ferroviarie la voce: *gronde o grondaie di lamiera di ferro anche miniate o zincate*, con assegnazione della merce medesima alla classe IV, ed ammettendola a fruire della tariffa speciale N. 116, serie D.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato, per approvazione al R. Ispettorato Generale la proposta di aggiunta alla nomenclatura e classificazione generale delle merci, ed all'allegato 9 delle vigenti tariffe e condizioni pei trasporti, delle voci *naftalina* e *nitronaftalina*, assegnando la prima alla 4ª classe e la seconda alla 3ª.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni, in ordine ad affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possano essere approvati i progetti suppletivi relativi ai lavori di compimento del tronco da Vaglià a Firenze nella ferrovia Faenza-Firenze, nonchè gli schemi di due atti di sottomissione della Impresa L. Gattai e la perizia della spesa occorrente, tenuto conto delle riserve di esso Consiglio e delle avvertenze in merito, formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

2. Che sia meritevole della approvazione ministeriale il progetto riguardante la esecuzione dei lavori di consolidamento e completamento del tronco Celano-Collarmele, nella ferrovia Roma-Solmona, nonchè il relativo atto di sottomissione della Impresa Strangolini;

3. Che si possa approvare il progetto dei lavori di costruzione di scogliere nel tronco da Solignano a Ghiare, della ferrovia Parma-Spezia, presentato dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, il cui importo è valutato in L. 680,000.00; nonchè l'atto di sottomissione della Impresa Valentini per la esecuzione dei lavori medesimi;

4. Che possano ammettersi gli atti di collaudo e di liquidazione finale della fornitura di scambi fatta dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, per l'armamento del tronco da Bologna a Persiceto, nella ferrovia Bologna-Verona;

5. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali per la sistemazione delle trincee lungo la linea da Teramo a Giulianova;

6. Che sia meritevole di approvazione l'atto di transazione concordato colla Impresa F. Monico, relativo a vertenze da questa sollevate in dipendenza della esecuzione dei lavori di consolidamento della frana fra le progressive 24.500 e 29.500 della ferrovia da Viterbo ad Attigliano.

><

Il Consiglio di Stato ha poi emesso il parere che sieno meritevoli della ministeriale approvazione i progetti di appalto presentati dal Servizio delle costruzioni per le Strade ferrate del Mediterraneo, per la fornitura degli scambi e meccanismi fissi e per la provvista e collocamento in opera delle chiusure delle stazioni e fermate e dei passaggi a livello, lungo i tronchi Fornovo-Solignano-Ghiare, della linea da Parma a Spezia.

Gli appalti da farsi sono tre, e riguardano: il 1° la fornitura di N. 18 scambi semplici con crociamento a cuore in acciaio fuso capovolgibile, tangente 0.10, preventivati dello importo di L. 23,895; il 2° *a*) la provvista di piattaforme girevoli del diametro di m. 5.50, e di serbatoi in lamiera della capacità di

mc. 50; *b*) la fornitura di 10 segnali a distanza con relativa trasmissione di 3 gru da pesi, di 2 gru idrauliche con relativi tubi di ghisa per conduttura; *c*) la provvista di N. 3 sagome di controllo del carico dei vagoni e cancelli e sbarre per le chiusure delle stazioni e dei passaggi a livello. Spesa dei tre lotti *a*) *b*) *c*) L. 46,750.08; il 3° la provvista e collocamento in opera di N. 3 bilancie a ponte fisso, a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate. Spesa necessaria L. 15,300.

><

Il prefato Consiglio ha inoltre dato il suo parere su di un ricorso presentato a S. M. dalla Deputazione provinciale di Padova contro il riparto stabilito col R. Decreto 4 aprile 1885, del contributo obbligatorio delle provincie di Padova e di Verona nella spesa di costruzione della ferrovia da Legnago, a Monselice. Il Consiglio di Stato ha ritenuto, fra l'altro, che sia da proporsi al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici la formazione di un nuovo riparto in base ad avvertenze formulate dal prefato Consesso nel suo parere.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Proposte di variante al progetto definitivo della ferrovia Reggio Guastalla-Carpi;
2. Progetti esecutivi dei tronchi primo, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo, ottavo e nono della ferrovia Aulla-Lucca (V. *Notizie Italiane*);
3. Progetto di ampliamento della stazione di Ponte San Marco, lungo la ferrovia Milano-Peschiera per l'impianto del servizio merci a piccola velocità;
4. Progetto di massima per la trasformazione della tramvia Novi-Ovada in ferrovia a scartamento ordinario.

ASSOCIAZIONE TRAMVIARIA IN ITALIA

(SEDENTE IN TORINO)

Adunanza generale 5 giugno 1888

In Padova, presso la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, si tenne il 5 giugno u. s. l'adunanza generale dell'Associazione tramviaria sotto la presidenza del commendatore G. Bianchi, presidente dell'Associazione.

Erano rappresentate all'adunanza 10 Società (1081 chilometri) sulle 18 (1346 chilometri), componenti la Associazione (1).

La relazione del Comitato, accennata la costituzione della Associazione, espone sommariamente i primi atti e le condizioni di essa ed i provvedimenti presi dal Comitato medesimo soffermndosi specialmente su questi punti:

a) il questionario trasmesso a tutte le Società tramviarie per conoscere lo stato di fatto delle diverse linee di tramvie e del loro esercizio (2):

b) assicurazione contro i danni degli accidenti sulle linee e cassa-pensioni a favore del personale;

c) partecipazione della Associazione tramviaria al Congresso internazionale ferroviario di Milano nel settembre 1887.

d) bilancio consuntivo del decorso anno, 1887-88, da cui risulta che gli introiti ammontarono a L. 3246, le spese a L. 1821.10, sicchè un avanzo di L. 1424.90 passate alla attività del bilancio 1888-89.

Degli altri speciali oggetti trattati nell'adunanza, diremo brevemente, esponendo specialmente il testo delle questioni poste all'ordine del giorno ed il testo delle corrispondenti deliberazioni:

« 1. Uniformità delle disposizioni prefettizie di polizia stradale in rapporto all'esercizio delle tramvie ».

Su proposta del cav. Canella, rappresentante la Società Bologna-Imola e Roma-Marino, fu approvato il seguente ordine del giorno:

« Gli esercenti le tramvie italiane riuniti in assemblea generale raccomandano caldamente alla Presidenza dell'Associazione di volere insistere presso il Ministero perchè abbia anche transitoriamente ad unificare le varie disposizioni ora esistenti nelle singole Provincie del Regno in materia dell'esercizio delle tramvie, e togliere così il gravissimo inconveniente, ora lamentato, che una stessa linea percorrente pochi chilometri possa venire regolata da norme diverse a seconda delle diverse Provincie che attraversa ».

« 2. Uniformità dei regolamenti interni delle diverse Società per l'esercizio delle tramvie ».

Il cav. Bignami, segretario dell'Associazione e rappresentante la Società delle tramvie piemontesi, propose il seguente ordine del giorno che fu approvato all'unanimità: « L'Associazione tramviaria in Italia, riconoscendo l'utilità di unificare i regolamenti per i movimenti dei treni e dei segnali, incarica il Comitato permanente di raccogliere gli elementi necessari a preparare uno schema di regolamento da discutersi ed approvarsi in altra assemblea ».

« 3. Utilità di avere un regolamento uniforme per l'assunzione del personale ».

Dopo assai lunga discussione fu approvata la seguente mozione del cav. Bignami: « L'Associazione tramviaria in Italia riconosce l'utilità di avere un uniforme regolamento per l'assunzione e la disciplina del personale ed incarica il Comitato permanente di raccogliere gli elementi necessari a preparare un regolamento per l'accettazione del personale da discutersi in prossima assemblea ».

« 4. Utilità di stabilire una uniforme nomenclatura per lo studio delle spese di esercizio ».

Si approvò il seguente ordine del giorno proposto dal cav. Bignami: « L'Associazione tramviaria, riconoscendo la utilità di avere elementi per un proficuo studio di confronto per le varie spese di esercizio, incarica il Presidente del Comitato di preparare un elencò di conti di esercizio per essere discusso in una prossima seduta ».

« 5. Composizione e velocità dei treni ».

Su questo punto fu lunga e generale la discussione intesa specialmente a constatare le varie disposizioni stabilite nelle diverse provincie. Vi pose fine il seguente ordine del giorno presentato dal cav. Bignami, d'accordo con altri ed approvato ad unanimità dall'assemblea: « L'Associazione delle tramvie italiane, facendo plauso alla deliberazione presa dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici in occasione di una domanda delle tramvie Roma-Tivoli per una eguale disposizione che il peso totale dei treni sia variabile a seconda della potenzialità della locomotiva ed al tracciato della linea nell'intento di migliorare le attuali condizioni di esercizio, fa voti:

1° che tale giusto principio venga applicato anche ad altre linee tramviarie che ne facessero domanda;

2° che sia concesso un aumento di velocità da usare nel caso di ritardo dei treni.

« Ed invita la Presidenza a volere inviare questo ordine di idee, con memoriale, al Governo ».

A questo punto, su proposta dell'ingegnere Rigoni, sia per atto cortese verso il Governo, sia per affermare l'Associazione innanzi al Governo stesso, fu inviato un telegramma al Ministro dei lavori pubblici.

« 6. Partecipazione del personale agli utili ed alle economie dell'esercizio e sua forma migliore ».

Dopo scambio di molte osservazioni e la comunicazione dei

(1) Vedasi l'elenco delle Società e linee esercitate nel N. 53 (31 dicembre 1887).

(2) Il *Questionario* fu pubblicato nel N. 12 del *Monitore* (24 marzo 1888).

varii sistemi tenuti, si viene tra i convenuti concordemente a formulare e votare il seguente ordine del giorno: « L'assemblea delle tramvie italiane delibera di invitare le varie Società esercenti tramvie in Italia a comunicare alla Presidenza dell'Associazione i varii sistemi d'interessenza del personale agli utili ed alle economie dell'esercizio ».

« 7. Norme da seguirsi in caso di accidenti per salvaguardare la responsabilità delle Amministrazioni ».

Dopo brevi considerazioni si vota il presente ordine del giorno: « L'Associazione delle tramvie italiane incarica la Presidenza di formulare un questionario da sottoporsi alle Società esercenti tramvie nell'intento di conoscere quali sono le questioni relative agli accidenti e la linea di difesa da tenersi per salvaguardarsi dalle conseguenti responsabilità ».

Dopo l'approvazione del bilancio si fece luogo alla nomina di tre membri del Comitato per il quale furono rieletti i sorteggiati quindi fu sciolta l'adunanza.

In una successiva adunanza tenuta il giorno 6 in Padova fu approvato il verbale della precedente.

I convenuti avanti di sciogliersi espressero il voto che la prossima adunanza generale dell'Associazione, che dovrà riunirsi nel venturo anno, si debba tenere a Brescia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti e preventivi di spese:*

1. L. 5100 per l'impianto del servizio telegrafico nella nuova stazione di smistamento di Torino e per collegare con un filo speciale la stazione medesima con quella di Torino P. N., scalo merci, Sangone, Moncalieri e Troffarello;

2. L. 12,000 per provvedere all'ampliamento dei binari delle merci e per l'impianto di una piattaforma da m. 4.50, di diametro nella stazione di Frascati;

3. L. 16,362.12 per provvedere all'applicazione dei ceppi pei freni Westinghouse alle ruote di 12 locomotive;

4. L. 40,000 per l'esecuzione di lavori lungo la linea Genova-Spezia in dipendenza del a costruzione della tramvia a vapore da Genova a Nervi;

5. L. 91,000 per il collocamento di un cordone telegrafico ad un conduttore, di scorta in tutte le gallerie della linea Genova-Spezia che ne sono sprovviste;

6. L. 8600 per l'impianto di un binario morto a ponente ed a monte della stazione di Recco, nella linea da Genova a Pisa;

7. L. 1465.75 per l'applicazione di una lampada ordinaria da vetture in n. 41 carri-scuderie.

— La Direzione Generale ha inoltre sottoposto all'approvazione i seguenti *contratti:*

Colle ditte Bochumer Verein, Nicaise et Delcuve, Aciéries du Rhin e Società anonima Tardy e Benech, per la provvista di n. 1982 assi montati;

Colle ditte A. Raggio e Ratto di Genova e Filippo Tassara e Figli di Voltri per la provvista di 1560 molle a balestra e di n. 1955 molle a spirale;

Colla ditta F. Grondona e C. di Milano per la provvista di n. 21 carrozze a corridoio laterale;

Colla ditta Saldarini Carlo di Milano pei lavori di consolidamento al muro di sostegno nel piazzale della stazione di Como-San Giovanni.

— *Treni direttissimi da Roma a Torino e Milano, e viceversa.* — Col nuovo orario, attivato da oggi 1° dicembre, è stata effettuata dalla Rete Mediterranea una coppia di treni diurni direttissimi tra Roma, Torino e Milano, per la via più breve, da Pisa a Genova; essi permettono di percorrere il lungo tragitto in circa 14 ore, e ciò senza che venga tolta alcuna delle già comodissime comunicazioni da e per la capitale, che ora si hanno mediante le due coppie di treni diretti notturni. Tali treni direttissimi sono composti con carrozze speciali di prima e seconda classe, fornite di ritirata e *toilette*, e dotate di tutto il *comfort* desiderabile (V. *Notizie Diverse*). I prezzi dei biglietti sono quelli ordinari per i treni diretti.

I treni direttissimi in partenza da Roma (ore 8.30 ant.), fanno una fermata di 14 minuti ad Orbetello (ore 11.24 ant.) per il *déjeuner*, e di 25 minuti a Genova (ore 6.55 pom) per il pranzo. A Novi i treni si dividono in due: l'uno per Torino, ove arriva alle ore 11.5 pom., e l'altro per Milano, ove arriva alle ore 10.45 pom.

I treni direttissimi in partenza da Torino (ore 8.25 ant.) e da Milano (ore 8.30 ant.) fanno, allo stesso scopo, una fermata di 21 minuti a Genova (ore 11.55 ant.) e di 25 minuti a Orbetello (ore 7.30 pom.), ed arrivano a Roma alle ore 10.50 pom.

Il servizio dei *buffets* di Genova ed Orbetello, sarà rigorosamente sorvegliato dall'Amministrazione ferroviaria, perchè corrisponda alle giuste esigenze del pubblico; e le fermate stabilite, perchè i viaggiatori possano fare il *déjeuner* ed il pranzo, saranno sempre mantenute anche nel caso che per qualche eventualità il treno fosse in ritardo.

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti e preventivi di spese:*

1. L. 2250 per consolidare i sottopassaggi al chilometro 5.232 ed al chilometro 6.013 del tronco Olmenetta-Brescia, nella linea Pavia-Brescia;

2. L. 1190 per la costruzione di un pozzo tubolare, sistema Northon, nella stazione di Samoggia, della linea Piacenza Bologna;

3. L. 6576 per il consolidamento della trincea denominata Rondine presso il chilometro 237.435 della linea Orte-Chiusi-Terentola-Firenze;

4. L. 7562 per il consolidamento della trincea denominata Casa al Cinco al chilometro 238.900 della linea predetta;

5. L. 5700 per la sistemazione della scarpa della trincea a monte della ferrovia al chilometro 130.370 da Roma, della linea Orte-Foligno-Falconara.

6. L. 8118 per la sostituzione di muro d'isolamento alla vecchia cancellata che cinge dal lato verso monte il piazzale interno della stazione di Falconara nella linea Bologna-Ancona;

7. L. 3500 per la sistemazione del fosso laterale alla strada d'accesso alla stazione di Tarcento nella linea da Udine a Pontebba;

8. L 47,800 per l'applicazione al materiale destinato ai nuovi treni celeri Milano Roma: *a*) degli apparecchi pel riscaldamento a vapore; *b*) degli apparecchi per la illuminazione a gas a 4 bagagliai ed a 4 bagagliai-posta; *c*) del freno ad otto ceppi ad una parte del materiale suddetto:

9. L. 9070 per l'acquisto di 200 mute di fanali da segnalamento dei treni;

10. L. 8590 per provvedere all'impianto di una gru da pesi della portata di 100 tonnellate nella stazione di Arezzo:

11. L. 7000 per difendere contro le corrosioni del Tagliamento, mediante scogliera di massi naturali, n. 9 pile del viadotto sui Rivoli Bianchi al chilometro 32.570 della linea da Udine a Pontebba;

12. L. 958,576.69 per l'impianto del secondo binario fra le stazioni di S. Martino della Battaglia e di Vicenza, della linea Peschiera-Venezia (V. *Informazioni*);

13. L. 23,540 per il rialzamento dell'argine ferroviario fra i ponti sui fiumi Piombo e Salino dal chilom. 340.989 al chilom. 342.136 della linea Bologna Otranto.

— *Treni direttissimi tra Roma e Milano, e viceversa.* — Col nuovo orario, che è stato attivato sulla Rete Adriatica oggi 1° dicembre, il viaggio fra Milano e Roma, via Bologna-Firenze, può compiersi in ore 13 e 30 minuti.

A questo scopo e per iniziativa della Società delle Strade ferrate Meridionali, è stata attivata una coppia di convogli direttissimi, composti di scelte carrozze fornite di gabinetto con *toilette* e ritirata.

Un treno parte da Milano alle 9.10 ant., da Bologna alle 1.10 pom., da Firenze alle 4.40 pom., ed arriva a Roma alle 10.40 pom.

L'altro parte da Roma alle 9 antimerid., da Firenze alle 3.10 pom., da Bologna alle 6.45 pom., ed arriva a Milano alle 10.30 pom.

A Bologna vi è una fermata di 20 minuti pel pranzo, con *table d'hôte* a 4 franchi, compreso il vino.

Anche la marcia degli attuali treni diretti fu acelerata, abbreviandosi così l'intero percorso Milano-Roma di 45 minuti e fino ad ore 1.35.

Rete Sicula. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti e preventivi di spese:*

1. L. 6300.71 per la costruzione di un magazzino di deposito delle materie infiammabili presso la stazione centrale di Palermo;
2. L. 9452.30 per i lavori di consolidamento della falda a monte della trincea al chilometro 152.400 da Palermo, sul tronco Serradifalco-Canicattì;
3. Lavori di sistemazione definitiva dell'alveo del torrente Milici, al chilometro 177.645 della linea Canicattì-Licata;
4. L. 7.095 per i lavori di consolidamento della trincea d'approccio all'imbocco Canicattì della galleria 2ª Spadafora al chilometro 178.830 da Palermo della linea Canicattì-Licata.
5. L. 9847.29 per l'impianto di due gru idrauliche a collo girevole e della relativa tubulatura nella stazione di Siracusa.

Ferrovie Sicule. — La *Gazzetta di Messina* del 27 novembre scrive: — Ieri l'altro, col diretto di Palermo giunsero nella nostra città, e proseguirono pel Continente, il comm. Marsaglia, assuntore della costruzione delle linee ferroviarie Licata-Terranova e Valsavoia-Caltagirone e il valente ing. cav. De Morra. Eglino s'erano recati sulle nuove linee per studiare il tracciato, nello scopo di avvicinare quanto più è possibile le stazioni ai centri più importanti.

Ferrovie Sarde. — Il 14 scorso novembre si tenne in Londra una riunione ufficiosa (*unformal meeting*) di azionisti della Compagnia reale delle ferrovie Sarde, residenti in Inghilterra, dove, com'è notorio, trovansi collocati oltre i tre quarti del capitale di quella Società.

La riunione era stata convocata dal Direttore generale comm. Segré, mediante avviso pubblicato nei giornali locali, e fra gli altri nella *The Morning Market Review*, che dà anche un riassunto della discussione.

In quella riunione il comm. Segré espresse il rammarico proprio e de' suoi colleghi Italiani per il ritiro, in causa di malferma salute, del signor Barnes e per la morte dei signori Piercy e Young, che sedevano nel Consiglio d'amministrazione della Compagnia come rappresentanti degli azionisti inglesi, e ne tessè l'elogio ricordando la loro utile cooperazione a vantaggio della Società.

Nel tempo stesso, supplendo a quanto gli encomiati membri del Consiglio avrebbero fatto riguardo agli azionisti loro connazionali, il comm. Segré diede alla riunione le più minute e complete informazioni sulle condizioni della Compagnia, che sono, sotto ogni riguardo, solide e buone.

Gli azionisti inglesi accolsero con molto favore l'atto cortese del comm. Segré, e votarono alla unanimità: « un rin- » graziamento per le comunicazioni molto interessanti e sod- » disfacenti da lui fatte, e per la maniera abilissima (*and for* » *the very able manner*) con cui egli nel corso di tanti anni » ha amministrato gli affari della Compagnia ».

Ferrovia Aulla-Lucca. — Di questa ferrovia di terza categoria ci siamo ampiamente occupati lungo il periodo degli studi. Volta a volta che la Società Mediterranea aveva presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto esecutivo di uno dei nove tronchi, noi ne abbiamo pubblicati i dati statistici, tecnici e finanziari, per i quali rimandiamo i nostri Lettori ai nn. 9, 20, 29, 36, 37, 38 e 39 del *Monitore* del corrente anno. Infine, dopo che la Società ebbe completata tale presentazione coll'aggiunta di una Relazione complessiva dell'intero suo progetto esecutivo, considerato nel suo insieme in confronto anche del progetto di massima fatto studiare dalle provincie di Massa e di Lucca, noi abbiamo pubblicato nel n. 40 importanti cenni riassuntivi tolti appunto dalla predetta Relazione della Mediterranea.

Possiamo ora annunciare che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, escluso ogni apprezzamento sulle previsioni di costo, ha emesso parere favorevole circa i progetti esecutivi dei nove tronchi della ferrovia Aulla-Lucca studiati dalla Società Mediterranea. Considerando l'intero progetto dal solo lato tecnico, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici lo ha approvato con qualche lieve avvertenza trovandolo informato essenzialmente alle disposizioni del progetto compilato a cura delle due Amministrazioni provinciali di Massa e di Lucca e già approvato dallo stesso Consiglio fino dal novembre del 1884.

Ferrovia Colico-Sondrio. — Per ovviare ai gravi e frequenti danni arrecati al tratto della ferrovia Colico-Sondrio dal torrente Tortano presso il suo cono di deiezione, la Società Adriatica ha fatto studiare ed ha presentato sin dal 1886 il progetto di deviare la linea tra i chilometri 19.91047 e 22.63927 internandola in galleria nel monte di Dazio sulla destra dell'Adda. Il preventivo della spesa è di L. 2,423,000.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ora espresso parere che possa adottarsi tale progetto.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Con lettera dell'Ispettorato generale delle strade ferrate in data del 22 scorso novembre contrariamente alla notificazione ministeriale 22 dicembre 1886, si dichiara che il Governo non intende più per ora di procedere al riscatto della ferrovia Torino-Pinerolo per non creare difficoltà agli interessati nel tronco Pinerolo-Torre Pellice, che presentemente non si potrebbe riscattare.

Ferrovia Macerata-Albacina. — Annunciasi che circa la metà del corrente mese saranno aperti all'esercizio i tronchi San Donnino-Macerata, della ferrovia da Macerata ad Albacina.

Ferrovie economiche nella provincia di Forlì. — Il Consiglio provinciale di Forlì, nella sua seduta del 19 scorso novembre su proposta dei signori consiglieri Pasqui, Maglioni, Leonardi e Bassini, ha approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio delibera di concedere una sovvenzione annua di L. 1000 al chilometro per la costruzione ed esercizio di quelle ferrovie economiche le quali percorrendo le più importanti vallate della provincia, o traversando larga e popolosa zona della provincia nostra, presentino evidenti caratteri d'interesse provinciale, come dovrà il Consiglio constatare, e siano sovvenute dal Governo, a tenore delle leggi 29 luglio 1879, n. 5004 e 24 luglio 1887, n. 4785.

« La durata della sovvenzione concessa dalla provincia sarà uguale a quella stabilita dal Governo ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese:* Il 24 novembre sono partiti per Roma i signori Vessaz e Colomb, consigliere d'amministrazione e direttore delle Ferrovie occidentali svizzere, onde riprendere le trattative col Ministero dei Lavori Pubblici italiano a proposito della ferrovia del Sempione. Gli stessi, prima di intraprendere questo viaggio, ebbero delle conferenze in Berna coi consiglieri federali Ruchonnet e Droz.

Ferrovie Austro-Ungariche — *Bosnia ed Erzegovina.* — Nella seduta del 23 scorso novembre della Camera dei Deputati, il signor Tisza, Ministro delle Finanze, ha presentato un progetto di legge per il prolungamento della ferrovia da Mostar alle Bocche della Rama sino a Serajevo.

Questo progetto di legge autorizza il Governo a prelevare

sopra il bilancio comune della Monarchia la somma di 5,500,000 fiorini per anticiparla alla Bosnia ed Erzegovina per prolungare appunto sino a Serajevo la ferrovia a scartamento ridotto di Mostar alle Bocche della Rama. Serajevo sarà per tal modo unita all'Adriatico, e la nuova linea formerà una linea unica colle linee ferroviarie Mostar-Metkovic e Mostar-Bocche della Rama.

Con questa nuova anticipazione, il capitale anticipato dallo Stato Austro-Ungarico per la rete occidentale della Bosnia ammonta complessivamente a 10,000,000 di fiorini.

A questi bisogna aggiungere altri 3,831,000 fiorini anticipati per la costruzione della linea Zenica-Serajevo, nella valle della Bosna.

— *Riscatto delle Ferrovie Ungheresi-Galiziane.* — Il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie ungheresi-galiziane ha ricevuto un rescritto dal Ministro delle Finanze austriaco, col quale si dà informazione che il Governo austriaco è disposto a trattare sulla proposta di riscatto presentatagli dalle ferrovie stesse.

Il Consiglio di queste aveva proposto che il Governo trasformasse la somma garantita sino ad ora in un importo complessivo pagabile annualmente alla Società, come fu fatto per il riscatto della ferrovia d'Alfoeld-Fiume da parte del Governo ungherese.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia della sponda destra del lago di Zurigo.* Il comune di Riesbach ha votato alla unanimità la sovvenzione di fr. 600,000 per la ferrovia della sponda destra.

Ferrovie Greche. — *Raccordamento colle ferrovie Turche.* — Stannosi trattando fra il governo della Grecia e la Sublime Porta i modi e le condizioni per collegare, mediante una ferrovia, Atene con Larissa e Salonicco. Il tracciato della prima è quasi compiuto sul territorio greco, ma attendonsi i risultati delle trattative colla Sublime Porta, per la sezione sul territorio ottomano.

Su questo proposito la *Kölnische Zeitung* raccoglie la notizia che Società inglesi, tedesche, francesi ed austriache hanno domandato al governo greco la concessione di una linea ferroviaria, la quale congiungerà Atene con Larissa, in Tessaglia, ossia le ferrovie greche con le linee turche e con la rete ferroviaria europea.

Ferrovie Indocinesi. — La linea da Saigon a Mytho, appartenente alla Compagnia delle ferrovie garantite dalle colonie francesi, fu ripresa dalla colonia dal 1° scorso ottobre. La colonia ha accettato l'esercizio della linea a totale suo rischio e pericolo e provvederà per conseguenza al pagamento degli interessi e all'ammortamento delle azioni ed obbligazioni.

Notizie diverse

Nuove vetture per i treni direttissimi della Mediterranea. — Leggiamo nella *Perseveranza:* Abbiamo avuto occasione in questi giorni di visitare le importanti officine meccaniche delle ditte Grondona e C. e Miani, Silvestri e C. ed abbiamo potuto rilevare, colla massima compiacenza, il sempre crescente loro sviluppo e la potenza dei mezzi di cui esse attualmente dispongono.

Abbiamo notato specialmente alcune carrozze ferroviarie di 1.a e 2.a classe di gran lusso che le ditte stesse stanno ultimando per conto della Rete Mediterranea, la quale, molto opportunamente, le destina ai suoi nuovi treni direttissimi fra Milano e Torino e Roma da attivarsi col 1° dicembre.

Diciamo ad onor del vero che tanto come studio delle comodità necessarie per i lunghi viaggi, quanto come bontà di esecuzione, le carrozze della Mediterranea non hanno possibile riscontro in Italia, e ben poco possono temere dal confronto con quelle delle ferrovie estere.

Esse sono dotate (tanto quelle di 1.a come quelle di 2.a classe) di ritirata e di *toilette* e sono state studiate in modo da creare ai viaggiatori il massimo *comfort* possibile.

Un carro a peso automatico. — Traduciamo da *El Boletin des Obras publicas:* — « Il signor Chavains, di Parigi, ha inventato un carro ad uso di peso, col quale si conosce sempre il peso della merce che porta; e ciò, naturalmente, senza che occorra porla sul peso.

« L'inventore adopera, a tale scopo, la depressione delle molle che deve corrispondere al peso del carico; e, per evitare gli effetti di un carico ineguale, egli ha riunite al centro del carro le inflessioni delle quattro molle. Per tal modo, qualunque sia il grado di pressione, questa si produce siffattamente da essere trasmessa ad un apparecchio che mette in azione l'ago di ciascuno dei due quadranti posti ai lati longitudinali del carro, dando mezzo di leggere il peso da qualsiasi lato senza fare il giro del carro.

« Una semplice maniglia verticale permette di regolare l'ago indicatore a zero ».

Trasporto di una stazione. — I giornali di Ginevra raccontano che la Società ferroviaria Paris-Lyon-Mediterranée fa eseguire attualmente alla stazione di Ginevra lo spostamento del fabbricato d'arrivo dei bagagli, costruzione interamente in ferro e in mattoni e di un peso considerevole.

Il fabbricato, completamente tagliato in fondo, passa dapprima sopra enormi travate, poste sopra delle traverse in ferro. Sotto queste traverse sono state introdotti dei cilindri in ferro massiccio, che posano alla loro volta su rotaie. Diversi verricelli, manovrati a braccia d'uomo, spostano lentamente il fabbricato, che ha fatto in pochi giorni il terzo del percorso che deve compiere.

Finora nessuna disgrazia ha contrariato le operazioni e non si è prodotta alcuna fessura nella muratura.

Si sono prese del resto serie precauzioni; grosse travate, poste all'interno del fabbricato gli danno una solidità maggiore.

Un ponte sui Dardanelli. — Telegrafano da Costantinopoli al *New-York Herald* che alcuni capitalisti francesi hanno presentato al governo ottomano un progetto per collegare la Turchia europea all'Asia Minore, mediante un ponte in ferro tra le due rive dei Dardanelli.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Novembre 24	Dicem. 1
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 786	785
» » Mediterranee	» 619	621
» » Sicule	» 621	—
» » Sarde (preferenza)	» 275	—
» » Palermo-Marsala-Trapani . .	» 385	405
» » Gottardo.	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali.	» 542	542
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 300	305
» » Monte Cenere. . . .	» 515	—
» » Novara-Seregno . . .	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322	322
» » » 2ª emiss.	» 313	313
» » Centrale Toscana. . .	» 520	520
» » Meridionali.	» 320.50	321
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 312	312
» » » serie *B*. . . .	» 315	315
» » » 1879	» 309	309
» » Pontebba	» 470	470
» » Nord-Milano	» 269	269
» » Meridionali Austriache.	» 306	306

ESTRAZIONI — PAGAMENTI.

Società Anonima Concessionaria per la ferrovia Mantova-Modena. (*Sede in Torino*). — Cartelle d'obbligazioni della Società, rimborsabili dal 1° gennaio 1889 in L. **500** caduna, presso le Casse della Società stessa, state estratte il 15 novembre.

Numeri delle Cartelle estratte:

495	831	1097	2366	2611	5143	5543	5642	5717
5881	6829	8075	8530	8977	9827	10052	10134	10675
11642	11828	12050	13191	13707	14390	15135	15711	15824

Ferrovia Udine-Pontebba. — Distinta delle 50 obbligazioni da lire **500** sorteggiate nella 13ª estrazione:

1161	1637	6866	7042	7579	9555
9808	10045	11480	18561	20361	21626
22463	22700	24006	24831	26401	26744
30147	31279	31922	33521	33700	34228
34514	35881	37577	38520	38881	40593
41092	41448	43025	43854	44742	45087
45395	46290	46800	47086	48275	48658
49261	50002	51883	52183	52191	53411
55820	55894.				

Le suddette obbligazioni cessano di fruttare col 31 corrente ed il rimborso avrà luogo dal 1° gennaio 1889 presso tutte le Tesorerie Provinciali.

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale. — Obbligazioni sorteggiate il 20 novembre:

			1ª Serie.				
243	262	523	667	688	737	747	801
815	835	958	1246	1263	1283	1376	1395
1425	1520	1549	1582	1920	1929	1933	2016
2143	2241	2289	2300	2283	2504	2605	2655
2747	2752	2817	2847	2861	2889	2992	3055
			2ª Serie.				
3374	3572	3715	3924	4112	5607	4869	4885
4907	4971	5147	5272	5440	5659	5822	5853
5897	6481	6510	6532.				

Tali obbligazioni sono rimborsabili in L. 300 dal 1° corrente.

CONVOCAZIONI.

Società Agricola Cirio. — L'Assemblea Generale Straordinaria è prorogata al 12 corrente mese.

VERSAMENTI.

Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese. (*Sede in Torino*). — Il Consiglio d'Amministrazione deliberò la chiamata del versamento del settimo decimo sulle azioni sociali. Tale versamento, in L. 25 per azione, deve effettuarsi presso il Banco di Sconto e di Sete in Torino, dal 2 gennaio p. v. 1889 sino a tutto il 10 stesso mese.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. *Interpello agli Azionisti.* — In obbedienza alle disposizioni dell'art. 96 degli Statuti della Banca Nazionale, il Consiglio Superiore della medesima invita i signori azionisti ad esprimergli *per iscritto*, dentro il 31 di cembre prossimo, il loro voto sulla rinnovazione o sullo scioglimento della società con una di queste due formole:

voto per la rinnovazione;
voto per lo scioglimento;

e li avverte che del voto espresso o del silenzio sarà poi data partecipazione all'assemblea che dovrà essere convocata ai termini dell'articolo 96 per deliberare sull'oggetto. Il silenzio, dell'azionista, come dichiara l'art. 96. significa ch'egli si rimette a quanto sarà per decidere l'assemblea.

La convocazione avrà luogo nel prossimo anno, e ne sarà pubblicato apposito avviso.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE)

Comune di Mammola (*Reggio Calabria*) (9 dicembre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione del pubblico cimitero di questo Comune. Imp. L. 43,381.37. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva L. 4000. Fatali 25 dicembre, ore 12 merid.

Prefettura di Belluno (10 dicembre, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto per riparazioni e sistemazione saltuaria della strada nazionale Carnica, N. 1, di diramazione per Gogna-Montecroce. Importo L. 61,500. Cauzione provvisoria L. 6000. Deposito per spese L. 2000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (10 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto pel mantenimento sessennale della strada provinciale di Roma, 6° tratto, dal basolato dopo il ponte pensile sul fiume Garigliano sin dopo l'abitato d'Itri, e precisamente all'asse del ponticello che precede la chiesa della Madonna delle Grazie (m. 22,491). Importo annuo L. 9000. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 29 dicembre, ore 12 merid.

— Appalto pel mantenimento sessennale della strada di Roma da Capua, e propriamente dal termine del basolato fuori porta di Roma allo spartimento presso il miglio 10 (m. 6960). Imp. annuo L. 9240. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 29 dicembre, ore 12 merid.

R. Prefettura di Forlì (12 dicembre, ore 1 pom. fatali) — Appalto della manutenzione triennale del porto di Cesenatico. Importo ridotto L. 38,877.60 (V. N. 45 del *Monitore*).

Municipio di Celleno (*Viterbo*) (13 dicembre, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del nuovo acquedotto della sorgente Canale. Importo L. 21,655.50. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva fideiussione. Lavori ultimati in 300 giorni. Fatali 28 dicembre, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Messina (14 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del 3° tronco della strada provinciale N. 166, diramazione da Monte Polverello per Montalbano alla Messina-Marine, compreso fra l'abitato di Basicò e la Sella Sant'Elia (m. 5375.92). Importo L. 247,954.40. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 30 mesi. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Arezzo (14 dicembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto per la costruzione del 1 tronco della strada provinciale N. 23, da Pieve S. Stefano a Bagno di Romagna, compreso fra l'abitato di Pieve S. Stefano ed il villaggio di Capotrave (m. 6343.97). Importo ridotto L. 152,859.99 (V. N. 41 e 45 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Napoli (14 dicembre, ore 1 pom. fatali). — Appalto per 16 anni della manutenzione della strada detta di Caserta e per la costruzione di un tronco della strada stessa di m. 2000 a lastricato con quadrucci di pietra alla romana. Importo ridotto L. 36,900 (V. N. 45 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare dei lavori della R. Marina (*Spezia*) (17 dicembre, ore 10 ant., unica e definitiva). — Appalto per costruzione di travi composti di acciaio Martin-Siemens (ferro omogeneo) e loro posa in opera sopra mensole di ferro esistente nella nuova officina congegnatori nel R. Arsenale militare marittimo di Spezia. Importo L. 32,000. Deposito L. 3200.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (18 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione con muri di sponda del tronco sul torrente Alberolungo, dalle Case Sparse al ponte di Sirico. Imp. L. 93,540. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in anni due. Fatali a giorni 15.

Direzione del Genio Militare di Firenze (31 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per i lavori di costruzione d'una caserma per fanteria in Pisa. Importo L. 530,000. Cauz. L. 53,000. Lavori compiuti in giorni 1000.

Forniture.

Direzione d'Artiglieria del Laboratorio di Precisione di Torino. (5 dicembre, ore 4 pom., unici e definitivi). — Appalti per la trasformazione di kg. 25,000 tornitura di ottone per il valore di lire 18,750 da ridursi in kg. 5650 ottone in lamiera sottile e 2900 chilogrammi ottone in verghe del valore complessivo di lire 19,665, contro il corrispettivo per mano d'opera di lire 915.

— Trasformazione di kg. 25,100 tornitura di ottone per il valore di lire 18,825 da ridursi in kg. 8610 ottone in verghe del valore di lire 19,803, contro il corrispettivo per mano d'opera di lire 978. Cauzione lire 5000 per cadauno appalto. Consegna in giorni 40.

Direzione d'Artiglieria dell'Arsenale di Costruzione in Torino. (10 dicembre, ore 4 pom., unico e definitivo). — Fornitura di 500 tonnellate litantrace magro, per forni e caldaie a vapore, a lire 34 la tonn. Importo L. 17,000. Cauzione lire 1700. Consegna giorni 80.

Direzione Compartimentale dei Telegrafi dello Stato di Reggio Calabria. (12 dicembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura in appalto di n. 1800 pali di castagno selvatico all'anno per il periodo continuato di anni quattro a cominciare dal 1889-90. Importo totale lire 72,000. Cauzione provvisoria lire 500. Fatali 20 dicembre, ore 12 meridiane.

Direzione d'Artiglieria della Fonderia di Torino. (15 dicembre, ore 3 pom., unico e definitivo). — Provviste di tonn. 400 di litantrace grasso per macchine a vapore a lire 37 la tonnellata. Importo lire 14,800. Cauzione lire 1500. Consegna giorni 90.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e ponitura in opera di una *Tenda metallica* per la stazione di Sicignano, per conto della Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo.

Municipio di Messina. — L'appalto dei lavori bisognevoli per costruire un pubblico mercato nella piazza Casa Pia, venne aggiudicato al signor Garufi Giuseppe, Messina, per lire 68,720.63 (Vedi n. 44 del *Monitore*).

Ferrovie del Mediterraneo. — L'appalto dei lavori di costruzione di una galleria artificiale fra quelle Gaberta e Picchi, della linea Genova-Pisa rimase aggiudicato alla Ditta Podestà Giovanni di Sestri Levante che offerse il 21.95 0/0 sul prezzo di tariffa.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1888-89. — *Dall'11 al 20 Novembre 1888.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4024	4001	+ 23	622	547	+ 75
Media	4024	4001	+ 23	550	531	+ 19
Viaggiatori.	1.210.219 39	1.192.052 88	+ 18.166 51	55.110 97	35.222 81	+ 19.888 16
Bagagli e Cani	65.226 00	64.329 62	+ 896 38	1.337 93	880 33	+ 457 60
Merci a G.V. e P. V. accelerata	362.710 43	338.122 45	+ 24.587 98	7.515 58	5.882 48	+ 1.633 10
Merci a P. V.	1.533.826 67	1.495.952 78	+ 37.873 89	40.581 62	29.284 56	+ 11.297 06
TOTALE .	3.171.982 49	3.090.457 73	+ 81.524 76	104.546 10	71.270 18	+ 33.275 92
Prodotti dal 1° Luglio al 20 Novembre 1888.						
Viaggiatori.	20.649.458 41	19.488.773 47	+1.160.684 94	651.088 38	633.984 34	+ 17.104 04
Bagagli e Cani	938.543 56	899.196 72	+ 39.346 84	13.751 86	17.345 58	— 3.593 72
Merci a G. e P. V. accelerata .	4.867.801 37	4.441.321 05	+ 426.480 32	88.777 33	78.039 33	+ 10.738 00
Merci a P. V.	22.074.198 77	21.695.445 20	+ 378.753 57	500.698 18	437.766 08	+ 62.932 10
TOTALE .	48.530.002 11	46.524.736 44	+2.005.265 67	1.254.315 75	1.167.135 33	+ 87.180 42
Prodotto per chilometro.						
della decade	788 27	772 42	+ 15 85	168 08	130 29	+ 37 79
riassuntivo	12.060 14	11.628 28	+ 431 86	2.280 57	2.197 99	+ 82 58

(1) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 32ª Decade — dall'11 al 20 Novembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1888	984.014 94	45.275 22	380.352 95	1.424.190 48	35.605 91	2.869.439 50	3.984 00	720 24
1887	1.002.261 89	46.530 28	325.931 02	1.402.217 06	32.296 41	2.809.236 66	3.980 00	705 84
Differenze nel 1888	— 18.246 95	— 1.255 06	+ 54.421 93	+ 21.973 42	+ 3.309 50	+ 60.202 84	+ 4 00	+ 14 40
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1888	34.327.004 13	1.544.947 36	11.460.239 73	40.825.180 57	1.241.844 18	89.399.215 97	3.982 78	22.446 44
1887	33.445.895 85	1.570.355 97	10.238.987 41	39.936.678 29	1.246.477 02	86.438.394 54	3.980 00	21.718 19
Differenze nel 1888	+ 881.108 28	— 25.408 61	+ 1.221.252 32	+ 888.502 28	— 4.632 84	+ 2.960.821 43	+ 2 78	+ 728 25
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1888	95.982 80	2.315 15	12.164 75	99.524 20	2.416 35	212.403 25	992 51	214 01
1887	52.865 93	1.239 39	7.281 16	40.097 53	1.520 17	103.004 18	804 00	128 11
Differenze nel 1888	+ 43.116 87	+ 1.075 76	+ 4.883 59	+ 59.426 67	+ 896 18	+ 109.399 07	+ 198 51	+ 85 90
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1888	1.999.771 00	42.588 47	274.245 08	1.555.254 24	56.023 75	3.927.482 54	868 06	4.524 44
1887	1.584.691 72	39.149 94	171.668 14	1.085.829 16	52.691 65	2.934.030 61	748 65	3.919 10
Differenze nel 1888	+ 414.679 28	+ 3.438 53	+ 102 576 94	+ 469.425 08	+ 3.332 10	+ 993.451 93	+ 119 41	+ 605 34

Il 20 Novembre aperta la linea **Lecco-Como** di chil. 37.

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1888	1887	*Differenze* nel 1888	1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	3.832 15	3.176 35	+ 655 80	114.763 00	86.047 80	+ 28.715 20
Merci	765 80	722 12	+ 43 68	20.971 85	19.655 77	+ 1.316 08
Introiti diversi	90 20	128 43	— 38 23	8.636 90	3.842 80	— 205 90
Totali	4.688 15	4.026 90	+ 661 25	139.371 75	109.546 37	+ 29.825 38

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Novembre* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-S. Giorgio di Nogaro	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 45	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	4,790.00	18.309.55	1,680.05	2,870.65	1,101.40	3,767.75	2,577.69	4,898.20	6,546.70	3,090.70	2,225.25	6,883.30	3,128.45
Bagagli e Cani . . .	65.65	290.00	31.70	26.05	13.00	71.60	12.35	14.60	36.75	29.90	21.80	62.80	35.85
Merci a G. V. ed Acceler.	561.55	4.075.74	131.10	373.55	216 80	778.15	14.20	54.80	182.05	408.85	483.55	294.15	227.15
Merci a P. V. . . .	3,300.86	5.804.65	665.26	1,497.60	1,658.60	1.870 68	586.45	70.40	873.20	746.25	27.65	1.195.75	641.15
Totali	8,718.06	28,479.94	2,508.11	4,768.75	2,989.80	6,488.18	3,190.69	5,038.00	7,638.70	4,275.70	2,758.65	8,436.00	4,032.60

CESSIONE
DI PRIVATIVA INDUSTRIALE
Brevetto o Patente d'Invenzione

Il sig. **EDMOND COIGNET**, Ingegnere a Parigi, concessionario dell'Attestato di Privativa Industriale o Brevetto d'Invenzione, rilasciatogli dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio del Regno d'Italia, sotto la data delli 31 dicembre 1886, vol. 41, N. 236, per un suo trovato avente per titolo: « **Perfectionnements apportés dans la fabrication des bétons agglomérés Coignet** »; offre in vendita la detta sua Privativa, o Brevetto, ed accorderebbe licenze, o permessi, per la fabbricazione in Italia di tale sua invenzione privilegiata.

Per schiarimenti e trattative rivolgersi all'**Ufficio Internazionale Speciale per Brevetti d'Invenzione** delli signori **Ingegnere L. RAIMONDO e CAPUCCIO Figli**, in **TORINO, Piazza dello Statuto, N. 15.**

TORINO, 1888 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

13.

ANNO XXI. Sabato, 8 Dicembre 1888. NUM. 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO.	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LA CONCESSIONE DELLE FERROVIE

ALL'INDUSTRIA PRIVATA

(*Conversione del R. Decreto 25 dicembre 1887 in legge*)

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha presentato alla Camera il progetto per la convalidazione del R. Decreto 25 dicembre 1887, riguardante le concessioni di ferrovie pubbliche per Decreto Reale. Il progetto è preceduto dalla seguente *Relazione* dell'onorevole ministro Saracco:

Signori Deputati! — Sottoponendo alle vostre deliberazioni, nella tornata del 18 aprile 1887, un disegno di legge per autorizzazione di maggiore spesa e di altri provvedimenti concernenti le strade ferrate complementari, avevamo occasione di esporvi le seguenti considerazioni:

In Italia, come altrove, il denaro che lo Stato impiega nelle costruzioni ferroviarie è assai poco rimuneratore, e spesso i prodotti non giungono a coprire la spesa viva dell'esercizio.

Molte sono le ragioni chè spiegano questo fatto, che qui non è luogo a ricordare, mentre è altrettanto vero che parecchie delle linee costruite ed esercitate da privati colla sovvenzione dello Stato, limitata a lire 1000 al chilometro per trentacinque anni, si reggono e prosperano senza altri sacrifizi del Tesoro; il quale dall'esercizio di queste ferrovie trae un vantaggio diretto, che supera la quota della sovvenzione annuale, senza mettere in conto i benefizi indiretti, che queste linee procurano allo Stato ed alla economia nazionale. Sarebbe pertanto ventura, se i 352 chilometri di ferrovie attualmente sovvenute dallo Stato nella misura anzidetta, potessero crescere di numero, poichè di tanto si verrebbe a semplificare il problema ferroviario che agita e tormenta il nostro paese.

Ma è vano sperare, che senza un maggiore allettamento in forma di sovvenzione, si possa realizzare in larga misura il comune desiderio, imperciocchè appare a tutti evidente, così da potersene omettere la dimostrazione, che la stessa quota di concorso chilometrico può riuscire sufficiente per agevolare la costruzione di talune ferrovie, e risultare inade- guata per altre, che sieno in deteriori condizioni di costo e di esercizio.

Di qui è sorto il pensiero espresso nell'articolo 6°, che attribuisce al Governo la facoltà di alzare fino a lire 3000, come limite massimo, la sovvenzione che ora è di mille al chilometro, e concederla, occorrendo, per un termine doppio di quello limitato a 35 anni.

Sarà sempre un lieve sacrifizio di fronte ai grandi vantaggi che ne conseguiranno, quand'anco a molte centinaia di nuovi chilometri di ferrovie si volesse accordare questo soprappiù di favore; ma importa ad un tempo circondare queste concessioni delle migliori cautele; talchè nel graduare in ogni singolo caso la misura della sovvenzione ed il tempo della sua durata si debbano osservare regole uniformi, precise e costanti.

Queste idee furono accolte favorevolmente dalla Giunta che esaminò quel disegno di legge, la quale propose alla Camera, che l'accettò, l'approvazione integrale della proposta fatta dal Governo per dare maggiore estensione alle disposizioni dell'articolo 12 della legge del 1879. Senonchè, mentre nel citato articolo 6 del disegno ministeriale si proponeva semplicemente, per quanto concerne le cautele di cui sopra è fatto cenno, che le norme e i criterii, i quali dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata della sovvenzione, dovessero determinarsi con Decreto Reale, piacque alla Giunta della Camera di fare una aggiunta a quell'articolo sesto (che diventò poi quinto della legge), nel senso di prescrivere che il predetto Decreto Reale regolatore dell'azione governativa dovesse dopo un anno sottoporsi al Parlamento, per modo che dinanzi a questo avesse a portarsi intera la questione delle linee contemplate nell'art. 12 della legge 29 luglio 1879.

Le norme direttive dell'azione riservata al Governo vennero disposte con Decreto Reale portante la data del 25 dicembre 1887, nel quale sono determinate le forme amministrative da osservarsi per la emissione dei decreti di concessione, le circostanze che debbono verificarsi affinchè possa essere accordata la sovvenzione, e le condizioni di cui deve specialmente essere tenuto conto nel fissare l'ammontare del sussidio chilometrico e la sua durata.

Per la costruzione delle ferrovie complementari di 2ª, 3ª e 4ª categoria, la legge del 1879 ha stabilito un contributo nella relativa spesa, a carico degli enti locali interessati, ed ha pure prescritto che nel determinare l'ordine della costruzione delle varie linee si debba avere riguardo alle offerte di

concorso dei suddetti enti, maggiori di quelle obbligatorie. A noi è sembrato che, per ragione di equità, convenisse sancire disposizioni dello stesso genere per le linee da concedersi in base al decreto di cui qui si tratta, il quale pertanto nel suo articolo 2 stabilisce che non sarà accordata veruna sovvenzione, se non risulti che siano intervenute, da parte di enti morali o di privati che vi abbiano uno speciale interesse, legali offerte di qualunque forma che assicurino la costruzione e l'esercizio della ferrovia: offerte che possono risultare implicite nella domanda di concessione, quando questa sia fatta dagli stessi corpi morali isolati o riuniti in consorzio; mentre poi nel successivo articolo 4 si dispone, che l'ammontare dei concorsi in relazione al costo della linea, alle difficoltà e spese di esercizio, alla condizione economico-finanziaria degli enti interessati, sia uno dei principali elementi da aversi presenti nell'accordare il sussidio in somma più o meno elevata e per un numero di anni maggiore o minore, entro i limiti stabiliti dalla legge.

Si è pure ritenuto opportuno di ammettere nell'art. 3 del decreto, che la sovvenzione potesse essere accordata tanto a ferrovie da costruirsi a sezione normale quanto a ferrovie da eseguirsi a sezione ridotta. Già l'art. 4 della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), aveva estesa a qualsivoglia sistema di costruzione delle linee, qualunque sia la larghezza del binario, la facoltà di accordare concessioni con sussidio chilometrico a termini dell'art. 12 della legge del 1879, ed è un fatto che col favorire anche, per bisogni essenzialmente locali, l'impianto di linee a scartamento ridotto, il cui tracciato più facilmente può adattarsi alla forma del terreno da attraversarsi, si ha la possibilità di meglio soddisfare le esigenze di commerci e di industrie svolgentisi in località, che non potrebbero essere servite con ferrovie a calibro normale, a meno di sobbarcarsi ad ingenti spese di costruzione, non proporzionate allo scopo che si tratta di raggiungere.

Sugli altri particolari del decreto in questione non crediamo occorrano speciali schiarimenti. Aggiungeremo solo che dal numero delle domande già pervenute al Governo per concessioni da farsi in base al disposto dell'art. 5 della legge del 14 luglio 1887 è lecito arguire che il Parlamento ha fatto cosa utile nel sancire una disposizione, la quale permetterà di aumentare l'estensione della nostra rete ferroviaria con un lieve onere per lo Stato, largamente compensato pei beneficii procurati alle finanze sotto forma di imposte od altro. Nel proporvi pertanto, in ossequio all'obbligo fattoci dal citato art. 5, di convertire in legge il R. Decreto del 25 dicembre 1887, noi confidiamo di potere, per un voto favorevole, fare sicuro assegnamento su quella saviezza, con cui siete soliti ad accogliere i provvedimenti che mirano a promuovere lo sviluppo economico di tutte le regioni italiane.

LE TRAMVIE A VAPORE IN ITALIA

al 1° ottobre 1888

(*Continuazione e fine. Vedi N. 47*).

Dopo aver riassunte alcune *Nozioni generali* e compilato il *Prospetto delle tramvie a vapore divise per provincie*, poniamo fine, secondo promessa, col prospetto n. II, ossia col *Riassunto delle Ditte esercenti* contenente per ciascuna di esse le linee esercitate e la totale e parziale lunghezza di queste.

II. — **Riassunto delle Ditte esercenti.**

Ditte esercenti e linee esercitate	Lunghezze delle linee Parziali Km.	Totali Km.
Società anonima dei Tramways della provincia di Alessandria.		
Alessandria-Casale	32.000	
Alessandria Marengo-Sale	24.000	
Marengo-Spinetta	1.200	
		57.200
Remotti Vincenzo.		
Bivio-Camagno-Altavilla	15.363	
S. Michele (Alessandria)-Montemagno	25.750	
		41.113
Società anonima: « Il Credito Torinese ».		
Asti-Cortanze	18.066	
Asti-S. Damiano-Canale	24.032	
		42.098
Società anon. generale delle tramvie.		
Bari-Barletta	65.000	
		65.000
Ing. Alessandro Ferretti.		
Bergamo, dalla stazione delle ferrovie al piede della funicolare per la città alta	1,398	
		1.398
Società gen. delle ferr. economiche.		
Bergamo-Soncino	41,365	
Biella-Cossato	11.025	
Ivrea-Santhià	28.971	
		81.361
Società delle Tramvie interprovinciali: Milano - Bergamo - Cremona.		
Bergamo-Treviglio-Lodi	45.137	
Treviglio-Caravaggio	5.000	
Milano-Melegnano-Lodi	29.500	
Melegnano-S. Angelo	15.285	
Milano-Villa Fornaci-Vaprio	28.800	
Villa Fornaci-Treviglio	12.080	
Cascina Gobba-Vimercate	15.040	
Brugherio-Monza	3.730	
		154.572
The Piacenza Bettola and Cremona Tramways Company limited.		
Bettola-Piacenza-Cremona (fino al Po)	62.195	
Grazzano-Niviano-Rivergaro	8.000	
		70.195
Società anonima di ferrovie e tramvie dell'Emilia.		
Bologna-Bazzano-Vignola	32.420	
		32.420
Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche.		
Bologna-Imola	31.863	
Padova-Bagnoli	27.725	
Padova-Stra-Fusina	35.558	
Malcontenta-Mestre	5.500	
Roma-Marino	20.807	
		121.453
Società Tramways a vapore della provincia di Brescia.		
Brescia-Ponte sul Mella	2.154	
Brescia-Gardone-Val Trompia	19.770	
Brescia-Orzinuovi-Sonnino-Lodi	68.754	
Brescia-Tormini-Vestone	47.823	
Tormini-Salò	9.449	
		147.950
Biglia cav. Giovanni.		
Cremona-Casalmaggiore	44.491	
Casalmaggiore-Ponte delle Maiocche	5.462	
		49.953
Angelo e Felice fratelli Del Vecchio.		
Cuneo-Borgo S. Dalmazzo	8.000	
		8.000

Compagnia generale delle Tramvie a vapore piemontesi.

Cuneo-Dronero	18.460	
Cuneo-Saluzzo	28.210	
Costigliole-Venasca	7.470	
Saluzzo-Revello	8.350	
Saluzzo-Pinerolo	30.809	
Torino-Carignano-Saluzzo	54.419	
Bivio Moncalieri alla città	0.860	
Carignano-Carmagnola	7.518	
		156.096

Società generale dei Tramways fiorentini.

Firenze-Lastra a Signa	12.040	
Firenze-Prato	18.338	
Peretola-Poggio a Caiano	11.690	
Ponte alle Mosse-Cascine	0.804	
		42.872

Emanuele Fenzi e Compagni.

Firenze-S. Domenico (Fiesole)	3.200	
		3.200

Società delle Tramvie a vapore delle provincie di Verona e Vicenza.

Lonigo città alla stazione ferrov.	4.200	
Verona-Lonigo-Cologna	41.686	
Caldiero-Tregnago	11.383	
		57.269

Balestreri cav. Emanuele.

Lucca-Ponte a Moriano	9.420	
		9.420

Impresa Valentini-Mazzorin.

Mantova-Asola	36.540	
Mantova-Viadana	40.591	
		77.131

Società anonima: «Guidovia a vapore. Brescia - Mantova - Ostiglia ».

Mantova-Brescia	70.124	
Mantova-Ostiglia	37.365	
		107.489

Società anonima di Tramways delle Romagne.

Meldola-Forlì-Ravenna	39.322	
(Forlì) Barriera Mazzini alla fonderia meccanica	0.457	
(Ravenna) Corso Garibaldi-Darsena	0.689	
		40.468

Società per le ferrovie del Ticino.

Milano-Pavia	31.745	
Saronno-Grandate	18.160	
Mortara-Ottobiano-Pieve del Cairo	27.260	
Ottobiano-Vigevano	19.344	
Novara-Biandrate	11.800	
Novara-Vigevano	31.733	
Pavia-S. Angelo	22.695	
Vercelli-Biandrate-Fara	32.070	
Vercelli-Casale	29.467	
Voghera-Stradella	25.285	
		249.559

Società anonima: « Tramways Roma - Milano - Bologna ».

Milano-Saronno-Tradate	35.530	
Cagnola-Gallarate	35.619	
Roma-Tivoli	28.276	
		99.425

Società anonima: « Tramways Milano - Magenta - Sedriano - Cuggiono - Castano ».

Milano-Sedriano-Magenta	23.470	
Sedriano-Castano	19.487	
		42.957

The Lombardy Road railways Company limited.

Milano-Seregno-Giussano	24.840	
Seregno-Carate	3.510	
S. Angelo-Lodi	10.860	
		39.210

Del Vecchio Felice.

Mondovì-S. Michele	10.500	
		10.500

Società anon.: « Monza - Barzanò ».

Monza-Barzanò	19.365	
		19.365

Società anonima: « Tramvie provinciali di Napoli ».

Napoli-Capodichino-Caivano	14.891	
Capodichino-Aversa	15.580	
Melito-Giugliano	1.350	
		31.821

Società dei Tramways napolitani.

(Napoli) Museo-Torretta	5.650	
Napoli-Pozzuoli	9.300	
		14.950

Società anonima: « Tramvia Novi-Ovada ».

Novi-Ovada	23.238	
		23.238

Società anonima: « Tramvia a vapore Pinerolo-Perosa Argentina ».

Pinerolo-Perosa Argentina	17.972	
		17.972

Società italiana: « Ferrovie economiche e Tramvie a vapore ».

Pisa-Pontedera	20.644	
Navacchio-Calci	5.333	
		25.977

Società anonima: « Ferrovia centrale e Tramvie del Canavese ».

Rivarolo-Cuorgnè	10.422	
		10.422

Grattoni Ing. Comm. Francesco.

Sale-Tortona	12.000	
		12.000

U. Geisser e Compagni.

Spinetta-Mandrogne	6.900	
		6.900

Società anonima: « Tramways di Torino ».

Torino-Gassino-Brusasco	37.005	
(Chivasso) Stazione alla città	1.270	
Torino-Moncalieri-Poirino	25.545	
Torino-Settimo	11.115	
		74.935

Società anonima: « Tramvia Torino-Leyni - Volpiano ».

Torino-Leynì-Volpiano	18.188	
		18.188

Società in accomandita per azioni sotto la ragion sociale: « G. Berlero e Comp., Tramways a vapore della provincia di Torino ».

Torino-Orbassano-Giaveno	30.157	
Orbassano-Piossasco	6.375	
(Torino) Stazione tramvia a stazione ferrovia P. S.	1.350	
		37.882

Società anonima: « Tramvie occidentali della città e provincia di Torino ».		
Torino-Lucento-Pianezza	10.760	
Cravetta-Druent	5.363	
Lucento-Veneria Reale	5.005	
		21.128
Fallita della banca agricola popolare commerciale di Savigliano.		
Torino-Stupinigi-Vinovo	14.970	
		14.970
Banca Tiberina,		
Torino-Tesoriera-Rivoli	12.015	
		12.015
Società anonima per la « Strada ferrata Torino - Cirié - Lanzo ».		
Torino-Venaria Reale	7.282	
		7.282
Società dei Tramways Vercellesi.		
Vercelli-Aranco (Borgosesia)	47.900	
Vercelli-Trino	17.900	
		65.800
Società anonima : « The Province of Vicenza ».		
Vicenza-Valdagno	33.800	
S. Vitale-Arzignano	5.000	
		38.800
	Totale	2261.954

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione (Terzo Esercizio 1887-88)

(*Continuazione, V. N. 48*).

ORARI DEI TRENI.

Anche nel 1887-88 parecchi miglioramenti furono introdotti negli orarî dei treni viaggiatori, sia istituendone di nuovi, sia modificandoli in guisa da renderli più comodi al pubblico.

Venne introdotto un nuovo diretto serale da Torino a Milano e da Milano a Torino; si è anticipato il diretto della mattina in partenza da Torino per Milano e l'arrivo a Torino del primo treno accelerato da Milano; è stato inoltre prolungato sino a Milano il treno accelerato in partenza da Torino per Novara alle 4,15 pom.

Fra Modane e Torino i diretti 5 e 2 vennero fusi coi treni omnibus 103 e 104, che furono resi accelerati.

Sulla linea di Aosta si migliorò la corrispondenza coi treni della linea Torino-Milano e si istituì una coppia di treni merci con viaggiatori fra Ivrea ed Aosta, per ottenere nella buona stagione un vantaggio nel servizio locale, arrivando ad Aosta nelle prime ore mattutine.

Sulle linee Novara-Gravellona e Novara-Varallo si convertirono in omnibus i treni misti in seguito all'attivazione di treni merci ordinari.

Per la sola stagione estiva si introdusse un nuovo servizio viaggiatori, mediante i treni merci, da Torino a Susa e viceversa, e da Ceva a Mondovì via Carrù.

Fra Milano e Monza, Pisa e Livorno venne introdotta una nuova coppia di treni locali.

Il servizio viaggiatori sul tronco da Como San Giovanni a Como Lago venne soppresso stante lo sfavorevole risultato ottenuto.

Da Pisa a Cecina si assegnò il servizio viaggiatori ad un treno merci per migliorare le comunicazioni mattutine con Livorno; anche fra Siena e Empoli, per la stagione estiva, si istituì un nuovo servizio di viaggiatori con treni merci.

Importantissime poi sono le migliorie che vennero introdotte nel secondo Compartimento a datare dal 15 febbraio. — Il treno in partenza da Brindisi alle 7 1/2 ant. fu portato alle 9 ant. in coincidenza col primo treno da Lecce ed accelerato in modo da giungere a Napoli alle 10.5 pom. anzichè alle 11 1/2, coincidendo così col treno notturno per Roma, di poco ritardato a tale scopo.

Per agevolare possibilmente le comunicazioni fra Taranto e Lecce si trasportò l'ultimo treno serale da Taranto a Brindisi alla mattina in coincidenza col primo treno Adriatico per Lecce e Gallipoli; anche gli altri treni fra Napoli e Brindisi vennero sensibilmente accelerati.

Si accelerarono inoltre i treni fra Napoli-Castellammare e Gragnano, e venne aumentata una coppia di treni fra Catanzaro Marittima e Catanzaro Sala per ottenere nuove e comode corrispondenze coi treni della linea Napoli-Reggio.

Col 1° giugno corrente anno si modificò lievemente la marcia dei treni diretti fra Torino, Milano e Roma, allo scopo di rimediare agli inconvenienti che cagionarono i lamentati frequenti ritardi.

Si riconobbe il bisogno di aumentare alcune soste indispensabili pel disbrigo del servizio nelle stazioni maggiori e di sopprimere alcune fermate non giustificate dal carattere di un treno internazionale che deve essere sciolto dai vincoli dei servizi locali.

Il risultato ottenuto con tali modificazioni è favorevolissimo e giustifica pienamente le misure adottate, giacchè non fu giudicato opportuno, nè sarebbe stato bene accetto al pubblico, un allungamento di durata di viaggio fra Torino, Milano e Roma, quale provvedimento per rendere i treni diretti meno soggetti a ritardi.

Fra Genova P. C. e Voltri venne istituito un nuovo servizio locale con nuove fermate, simile a quello esistente fra Genova e Chiavari.

Quanto all'andamento dei treni, speriamo nelle condizioni più favorevoli che ci verranno fatte dal compimento dei lavori dell'Allegato B e dall'apertura della succursale dei Giovi, per ottenere anche in questa parte del servizio un sensibile miglioramento.

LAVORI DI COMPLETAMENTO E MIGLIORIA SULLE LINEE IN ESERCIZIO.

Come vi abbiamo esposto nella precedente relazione, durante i due primi esercizi finanziari le approvazioni di lavori da eseguirsi in conto dell'Allegato B ammontavano a soli 29 milioni di lire circa, sui 51 milioni di proposte da noi rassegnate. Migliore è il risultato del terzo esercizio, giacchè in questo si ottennero L. 48,500,000 circa d'approvazioni, sebbene però le proposte rassegnate ammontassero a 73 milioni. Così nel complesso del triennio si ha una somma di L. 102,000,000 rappresentante le proposte della Società contro un'altra di L. 77,500,000 rappresentante le approvazioni.

Abbiamo potuto, d'accordo col R. Governo, definire non poche controversie insorte a proposito della competenza passiva di vari lavori, la cui contabilità era rimasta in sospeso e potrà ora essere ultimata.

Giova osservare come il fatto di avere, in poco più di tre anni, sorpassato con quasi 18 milioni di proposte lo stanziamento che l'allegato B mette a nostra disposizione per un quadriennio ne dimostri l'assoluta insufficienza, o quanto meno provi che lo sviluppo del traffico sulla nostra rete ha superate le previsioni dei contraenti, rendendo necessaria una maggiore estensione dei lavori di completamento ed assetto della rete stessa.

Gli è per ciò che il nostro Direttore Generale ha trovato opportuno di rassegnare al R. Governo un'ampia relazione, dimostrando le condizioni della rete ed il bisogno di porvi rimedio. In quella relazione si chiede lo stanziamento di un nuovo credito di 102 milioni da ripartirsi in un sessennio a

partire dal 1° luglio 1889 (e cioè dopo spirato il primo quadriennio d'esercizio, durante il quale funziona l'Allegato B) per la esecuzione dei lavori di completamento e miglioria della rete che ancora si prevedono necessari, coll'avvertenza però che, trascorso tale sessennio, occorreranno ancora circa 76 milioni per condurre a termine i lavori intrapresi, oltre quelle maggiori risorse che potranno tuttora rendersi necessarie per tener dietro all'aumento del traffico.

In quel rapporto sono enumerati i vari provvedimenti, tutti della massima necessità, che sarà indispensabile attuare e vi sono pure enunciate le modalità per lo stanziamento dell'intiera somma prevista occorrente. Giova sperare che sarà fatto buon viso alle proposte formulate, come quelle che permetteranno di mettere la nostra rete in condizione di far fronte al suo traffico attuale ed a quello maggiore che si può aspettare per l'avvenire.

Accennata così, per sommi capi, la situazione dei crediti occorrenti pei lavori, passeremo a darvi l'elenco di quelli fra i più importanti eseguiti od iniziati e tuttora in corso di attuazione durante l'anno sociale 1887-1888:

1. La costruzione della linea di circonvallazione di Milano. Lo scopo e l'importanza di tale linea già vi furono fatti conoscere nella precedente relazione annuale. Ora soggiungiamo che tutti i sette tronchi nei quali il lavoro fu suddiviso sono stati appaltati e che sono ultimati quelli del primo e prossimi al compimento quelli del secondo, mentre sono in corso, e proseguono alacremente, quelli dei tronchi rimanenti.

2. Delle grandi nuove officine di Torino sono ormai compiuti i lavori componenti i primi due gruppi, e furono appaltati e già sono in corso di avanzata esecuzione quelli del terzo, mentre si sta elaborando il progetto del quarto ed ultimo gruppo. Per le officine del Granili presso Napoli, sono in corso i lavori di ampliamento e riordino, e si spera di poter metter mano fra breve anche agli analoghi lavori per quelle di Pietrarsa. (*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA

DELLE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Assemblea Generale del 27 novembre 1888

Martedì 27 scorso novembre ebbe luogo a Roma la preannunciata Assemblea Generale degli Azionisti della Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia. Intervennero 47 azionisti rappresentanti 20,235 azioni, che risultarono regolarmente depositate a termini dell'avviso di convocazione, con diritto a voti n. 4045.

L'Assemblea, udì dapprima la *Relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1887-88* e la *Relazione dei Sindaci;* delle quali pubblicheremo successivamente il testo, incominciando in questo numero dalla seconda.

Apertasi quindi la discussione, prese la parola l'avv. Eugenio Trompeo per dichiarare che egli è certo di rendersi interprete dei sentimenti dell'Assemblea nel proporre che il bilancio e la proposta ripartizione degli utili vengano approvati con sensi di alto encomio per i risultati ottenuti, mercè l'opera del Consiglio d'amministrazione e del Direttore Generale comm. Billia, malgrado le cattive condizioni sanitarie ed economiche in cui si è trovata la Sicilia nello scorso anno. È specialmente soddisfacente — osservò egli — il vedere schiuso all'attività della Società il nuovo campo delle costruzioni: si dichiarò persuaso che la Società ne trarrà una sorgente di benefizio, mercè lo zelo e l'esperienza del Direttore Generale, il quale in questo modo legherà il suo nome alla costruzione della intera rete ferroviaria siciliana.

Queste dichiarazioni vennero accolte con segni generali di adesione da parte degli azionisti presenti.

Il Presidente, con sentite parole, ringraziò a nome del Consiglio e del Direttore Generale.

L'Assemblea approvò quindi con voti unanimi, essendosi astenuti gli amministratori, il bilancio ed il relativo conto proventi ed oneri, nonchè la ripartizione degli utili proposta dal Consiglio d'amministrazione.

In virtù di tale ripartizione il dividendo per l'esercizio 1887-88 rimase stabilito in L. 27.50 per azione (di cui essendo state già distribuite L. 12,50, restano a distribuirsi L. 15) col prelievo a favore del fondo di riserva ordinaria di L. 13,683.61 a conto nuovo.

In seguito l'Assemblea, con votazione segreta, elesse a *Consiglieri d'amministrazione* i signori: Nunzio Consoli Marano — comm. ing. Alfredo Cottrau — comm. Domenico Gallotti — Francesco Lanza Spinelli principe di Scalea; confermò la nomina del cav. Gaetano Bacci in sostituzione del defunto consigliere cav. ing. A. Antongini, e nominò il comm. Gio. Battista Beccaro in sostituzione del defunto consigliere signor Venceslao Noghera.

A *Sindaci effettivi* furono eletti i signori: cav. Letterio Bonanno — prof. avv. Ulisse Manara — cav. Domenico Piazzi Montanaro — Giuseppe Robbo — cav. Filippo Vita; ed a *Sindaci supplenti* i signori: avv. Lorenzo Paretti — prof. ing. Carlo Pintacuda.

Relazione dei Sindaci sul Bilancio al 30 giugno 1888.

Signori,

Onorati dalla riconferma del vostro mandato, ed in adempimento di quanto c'impone la legge e lo statuto sociale, vi presentiamo la nostra relazione sul bilancio consuntivo dell'esercizio 1887-88 a voi sottoposto per l'approvazione dall'onorevole Consiglio di Amministrazione.

Agli improvvisi riscontri di cassa, ed all'esame dei libri della Società, fatti da noi quasi periodicamente, trovammo sempre in ordine e la cassa e la ragioneria.

Tutte le partite del suddetto bilancio da noi riscontrate confrontano con i saldi dei rispettivi conti del maestro.

Gl'incassi tutti dell'esercizio ammontano a L. 8,464,696.46.

Le somme erogate, per quote spettanti allo Stato, ai fondi di riserva, e per le spese, che presentano una economia su quelle dell'esercizio precedente, sono L. 7,739,226.15.

La differenza in L. 725,470.31 costituisce l'utile netto della Società, al quale unito il residuo dell'esercizio 1886-87 in L. 149,486.81, formano in totale utili netti L. 874,957.12.

Non ostante che abbiamo sofferto le conseguenze della crisi finanziaria e dell'epidemia colerica che travagliarono l'Isola nell'anno antecedente, i prodotti di questo esercizio, uniti alla rimanenza dell'anno scorso, che il vostro Consiglio di Amministrazione nella sua previggenza lasciò a conto nuovo, ed agli utili sull'emissione delle obbligazioni emesse per conto dello Stato, furono tali da permettere al Consiglio stesso di proporvi un dividendo di 5 1|2 per cento da pagarsi per l'annualità sulle azioni, e lasciare a conto nuovo L. 13,683.61 dopo soddisfatte tutte le appartenenze statutarie.

Con piacere constatiamo che i prodotti del corrente esercizio a tutto ottobre testè decorso, in confronto dello stesso periodo dell'anno precedente, sono in continuo e progressivo aumento.

Noi proponiamo quindi a questa spettabile Assemblea di approvare il bilancio, il pagamento di dividendo di 5 1|2 per cento e porre la residuale somma di L. 13,683.61 a conto nuovo.

Roma, 10 novembre 1888.

F. Vita — U. Manara — G. Robbo
Domenico Piazzi Montanaro

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Viterbo-Roma.

Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole sul progetto per una ferrovia da Viterbo a Roma, ed ha ammesso che la costruzione della ferrovia medesima e della sua diramazione per Ronciglione ed il relativo esercizio possano essere dati in concessione al Consorzio all'uopo costituitosi col sussidio annuo governativo di L. 3000 per anni 70; sulla base del progetto studiato dall'ing. capo cav. Salvini riformato dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, e degli schemi di convenzione e di capitolato sottoposti all'esame del Consiglio.

Giusta il progetto definitivo approvato la stazione di Roma per quella ferrovia sarebbe collocata a Porta Cavalleggieri, anzichè ai Prati di Castello come risulta dal progetto Salvini.

La lunghezza della linea principale è di 82,055 metri, e quella della diramazione per Ronciglione (che si staccherebbe dalla linea principale alla stazione di Capranica) di m. 7250. Quindi la lunghezza complessiva della nuova ferrovia risulta di 89,305 metri. Nell'altimetria le pendenze non supereranno il 15 per mille e nella planimetria non si avranno curve di raggio inferiore a m. 350. Lungo la linea dovranno stabilirsi 14 fra stazioni e fermate nelle seguenti località: Roma, Sant'Onofrio, Storta, Cerano, Anguillara, Bracciano, Manziana, Oriolo, Bassano a Sutri, Capranica, Barbarano, Vetralla, San Martino e Viterbo, oltre alla stazione di Ronciglione.

Le stazioni dovranno avere una lunghezza non minore di 450 e le fermate di m. 400.

La spesa complessivamente preventivata per la costruzione della linea, compresa anche la provvista dell'occorrente materiale mobile, ascende:

per la linea principale a	L. 15,621,000.00
per la diramazione a . .	» 1,203,000.00
e così in totale a . . .	L. 16,824,000.00

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha convenuto col Consorzio di assumere la costruzione e l'esercizio della linea Viterbo-Roma mediante pagamento dei contributi consorziali nella somma stabilita di lire 4,240,000 e cessione del contributo governativo di L. 3000 a chilometro per la durata di 70 anni.

><

Secondo binario Palo-Civitavecchia.

La Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa, debitamente modificato in conformità alle prescrizioni del R. Ispettorato Generale delle ferrovie, il progetto pell'impianto del secondo binario nel tratto da Palo a Civitavecchia della ferrovia Roma-Pisa.

L'ammontare complessivo dei lavori all'uopo occorrente è preventivato in L. 1,516,000, ripartite come segue: 1. lavori da eseguire mediante appalto per licitazione privata L. 956,000; 2. lavori da eseguire in economia a cura della Società L. 550,000.

I lavori da eseguire a licitazione privata, saranno ripartiti in due gruppi, cioè: 1. costruzioni metalliche, per un importo di L. 166,000; 2. lavori in muratura, movimenti di terra, fornitura di pietrisco, armatura ed opere relative, servizio d'acqua, per un importo di L. 790,000.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.

(*Licitazione privata di tre tronchi da Ricadi a Gioia*).

Giusta il preavviso da noi dato nel n. 40 (6 ottobre) in questa stessa rubrica, annunciamo ora che il Ministero dei Lavori Pubblici invita coloro che intendessero prender parte alla licitazione privata per deliberare al miglior offerente la costruzione di tre tronchi della ferrovia Eboli-Reggio, da Ricadi a Gioia, a presentare le loro domande al Ministero (Ispettorato Generale delle Strade ferrate) non più tardi del 28 dicembre corrente, affinchè quelli che verranno scelti a concorrere possano essere chiamati ad esaminare i progetti ed il capitolato che devono servire di base alla licitazione.

><

Apertura di tronchi all'esercizio.

Siamo informati che prima della fine del corrente mese verranno aperti all'esercizio i seguenti tronchi:

1. Tronchi Argenta-Bastia, Alfonsine-Ravenna e Cesenatico-Rubicone-Rimini, lunghi in assieme m. 60,600, e facenti parte della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.

2. Tronco Massalombarda-Conselice-Lavezzola, della lunghezza di m. 14.000, facente parte della linea Lavezzola Lugo.

3. Tronchi San Severino-Tolentino-Sforzacosta-Macerata, della linea Macerata-Albacina, lunghi in assieme m. 28,400.

Coll'apertura all'esercizio dei tronchi sovraindicati vengono completamente attivate al pubblico servizio: la linea Ferrara-Ravenna-Rimini e la sua diramazione da Lavezzola a Lugo, e l'altra linea da Macerata ad Albacina.

><

Per le nuove costruzioni ferroviarie.

Sappiamo che presso il R. Ispettorato Generale saranno tenute delle conferenze preliminari fra i rappresentanti dell'Ispettorato stesso e delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, riguardo alle norme per l'applicazione del regolamento 17 gennaio 1886, N. 3705, sulle nuove costruzioni.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha già provveduto alla nomina del proprio rappresentante nella persona del signor Comm. Celso Parvopassu ingegnere capo del Servizio tecnico centrale.

><

Ferrovie Sarde Secondarie.

Riceviamo dal nostro corrispondente di Cagliari le seguenti informazioni:

Qui i lavori di costruzione delle Ferrovie Secondarie vengono spinti dalla Società con tutta alacrità; entro la prima quindicina di gennaio 1889 si aprirà all'esercizio la linea Bosa-Macomer-Nuoro di 110 chilometri, e per il marzo saranno pure inaugurate la Sassari-Alghero di 35 chilom., ed il primo tronco della Isili-Sorgono di 84 chilom. (cioè Isili-Meana, di circa 40 chilometri).

L'Impresa Industriale Italiana per tali linee ha fornito alla Società delle Secondarie N. 21 locomotive, 150 veicoli (carri merci e vetture); N. 52 ponti per la linea Bosa-Macomer-Nuoro, N. 11 per la Isili-Sorgono e N. 11 per la Sassari-Alghero, fra grandi e piccole travate.

Inoltre ha fornito le casse d'acqua per rifornitori in N. di 16 e tutto il materiale minuto d'armamento (arpioni e chiavarde).

La consegna completa di tutti questi materiali scade nel marzo, tuttavia sino ad oggi la maggior parte sono consegnati.

><

Ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro.
(Tronco S. Giorgio di Nogaro-Portogruaro).

Siamo informati che la Deputazione Provinciale di Udine, concessionaria della ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro, ha presentato domanda al R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate perchè venga nominata la Commissione Governativa che dovrà procedere alla visita di ricognizione del tronco della linea medesima compreso fra San Giorgio di Nogaro e Portogruaro, onde poterlo aprire al pubblico esercizio.

><

Ferr. Fabriano-Macerata-Ascoli Piceno-Teramo.

Sappiamo che l'Amministrazione Provinciale di Teramo ha rivolta viva preghiera ai Ministro dei Lavori Pobblici affinchè voglia compiacersi di ordinare che vengano iniziati gli studi per una ferrovia da Fabriano per Macerata, Ascoli Piceno e Teramo, all'incontro della linea Pescara-Roma; studi pei quali il Ministro avrebbe data promessa in una tornata della Camera dei Deputati nel mese di luglio p. p.

><

Servizio viaggiatori in stazione di Genova.

La Camera di Commercio ed Arti di Genova si è rivolta al Ministero per ottenere che vengano emanati provvedimenti che valgano a migliorare il servizio ferroviario dei viaggiatori, sia per quanto riguarda il movimento locale, come per quanto riflette il movimento di transito.

La predetta Camera, dopo esposte le ragioni atte a sostenere la propria tesi, ha fatto domanda perchè: 1. sia data una maggiore estensione ed una conveniente organizzazione ai treni locali; 2. siano adottate efficaci misure per far cessare il grave abuso dei ritardi ferroviari, fra le quali quella della abolizione dei treni misti; 3. le carrozze siano mantenute in quel buono stato che è indispensabile perchè possano soddisfare alle giuste esigenze dei viaggiatori; 4. venga instituito un nuovo treno per l'Alta Italia in ora intermedia fra quelli delle 3.20 e delle 9.25 ant. o quanto meno che uno di questi treni sia rispettivamente ritardato o posticipato; 5. la partenza del nuovo treno mattutino che si è instituito da Milano a Roma, sia convenientemente anticipata, perchè l'intiero viaggio si possa compiere, per quanto possibile, nelle ore diurne; 6. siano ammessi i vagoni a letto anche nella linea del Gottardo per la via di Luino.

><

Disinfezione dei carri per bestiame.

Nei giorni 28, 29 e 30 dello scorso novembre si riunì a Roma la Commissione nominata dal Governo per studiare la disinfezione dei carri a bestiame, composta di funzionari del R. Ispettorato, dei Ministeri dell'Interno e dell'Agricoltura, e delle Società ferroviarie.

Scopo della nuova conferenza era:

1° di esaminare se la torba impiegata come lettiera nei carri destinati al trasporto di bestiame, secondo la proposta del comm. Cirio, possa ritenersi utile, sia sotto l'aspetto igienico, sia per la pulizia e conservazione del materiale mobile;

2° di prendere conoscenza degli studi fatti dal prof. Oreste e dal dott. Canalis per scegliere un metodo di vera e propria disinfezione.

La Commissione ebbe campo di esaminare l'applicazione della torba prima in alcuni vagoni spediti dalla ditta Cirio da Bologna a Roma, poi in un carro tenuto fermo nella stazione di Roma, nel quale furono per lo spazio di quaranta ore rinchiusi sette buoi. Essa constatò, tanto nell'uno quanto nell'altro caso, che il bestiame trovavasi in buonissimo stato, che le deiezioni sue erano state perfettamente assorbite dalla torba, a tal punto che il pavimento del carro rimaneva asciutto, e che non si sentiva alcun puzzo. La Commissione ritenne quindi che, prescindendo dalla convenienza economica, l'impiego della torba come lettiera meriti di essere preso in considerazione così per la buona conservazione del bestiame, come per la pulizia dei carri.

Riguardo alla disinfezione propriamente detta, la Commissione, avuta notizia delle esperienze fatte dal dott. Canalis con una soluzione di sublimato corrosivo e di acido cloridrico, e dal prof. Oreste col cloruro d'alluminio, trovò opportuno che entrambi i sistemi vengano provati su più vasta scala e per qualche tempo, disponendo perchè vengano applicati a tutti i carri in arrivo nelle stazioni di Roma e Napoli.

Infine la Commissione decise di segnalare al Governo l'opportunità di istituire una sorveglianza sanitaria almeno nelle stazioni in cui, per ragione di fiere, mercati o altro, avvengono frequenti concentramenti di bestiame.

><

Progetti e preventivi della Mediterranea.

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa due progetti per lavori di rifacimento in acciaio di binario lungo la linea Napoli-Metaponto.

Il primo di detti progetti riguarda il rifacimento di m. 4000 di binario e pel medesimo è preventivata la spesa di L. 32,900.

Il secondo si riferisce ad un ricambio di m. 3432 e la relativa spesa è presunta di L. 25,900, non tenuto, ben inteso, conto del valore del materiale metallico di armamento.

><

La prefata Società ha anche sottoposto per approvazione al R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate:

Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere all'impianto di un nuovo apparato Saxby e Farmer nella stazione di Rogoredo, e di opere di ampliamento della stazione medesima, con un preventivo di spesa di L. 50,450;

Il progetto di lavori necessari per ampliare convenientemente lo scalo delle merci a Como Lago, pei quali si presume occorrere la spesa totale di L. 30,200;

Il progetto ed il preventivo della spesa di lire 37,300 occorrente per sistemare il servizio doganale nella stazione di Como San Giovanni.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha inoltre presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti e preventivi di spese:

L. 2,910 per costruzione di un muro di chiusura a monte della stazione di Montecorvino;

L. 24,000 per impianto della stazione di Giuncarico sulla linea Pisa-Roma;

L. 11,200 per risanamento della massicciata nella galleria di Biasta fra Spezia e Riomaggiore;

L. 20,000 per costruzione di un nuovo ponte presso quello di S. Anna de' Muratori fra Taranto e Reggio;

L. 60,000 per risanamento e completamento della massicciata lungo la linea Eboli-Metaponto;

L. 7,300, maggior spesa incontrata per l'impianto della conduttura d'acqua di Serino in stazione di Napoli.

><

Approvazioni di spese della Mediterranea.

(*Stazione di smistamento a Torino*).

Sappiamo che con Decreto Ministeriale del 2 corrente la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 350,000 pel 1° gruppo dei lavori d'impianto della stazione di smistamento a Torino.

><

Con altro decreto del 23 scorso mese la Società stessa venne pure autorizzata ad effettuare la spesa di L. 162,110 per risanamento della massicciata lungo il tronco Arquata-Ronco, sulla linea Torino-Genova.

><

Altre approvazioni di spese pervenute alla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 25,500 per impianto di una conduttura con bocche di presa per la disinfezione dei carri a bestiame in stazione di Roma Termini;

L. 4,424 per impianto di una gru fissa in stazione di Spigno;

L. 1,140 per sostituzione di chiusure ad alcuni passaggi a livello lungo la linea Genova-Pisa;

L. 1,250 per modificazioni di scambi e meccanismi in stazione d'Oneglia;

L. 700 per impianto forno da pane in stazione di Castellino in Chianti.

><

Apertura di gare della Mediterranea.

In data 5 andante dalla Società del Mediterraneo venne indetta la gara per consolidamento tombino e dell'argine stradale fra le stazioni di Castagnole e Motta sulla linea Castagnole-Asti-Mortara.

L'importo dei lavori è di L. 4,650 e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 antimeridiane del 15 corrente.

><

In data 6 detto venne pure dalla Società stessa indetta la gara per rifacimento di chilometri 13.632 di binario fra le stazioni di Firenze e Signa sulla linea Firenze-Empoli-Pisa. Importo L. 15,000.

Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 antimeridiane del 18 corrente mese.

><

Contratti colla Mediterranea.

Nella Seduta tenutasi ieri, 7 corrente, dal Comitato della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, furono, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri per fornitura di N. 20,000 stecche piane semplici in ferro;

2. Colla Ditta G. B. Profumo fu Giovanni di Genova per fornitura di Cg. 140,000 di petrolio raffinato di Pensilvania (Tipo Standard-White);

3. Colla Ditta Profumo Ing. Attilio di Napoli per costruzione di un tronco di ferrovia di raccordo fra le linee Napoli-Porto e Napoli-Eboli;

4. Colla Ditta Hermann Lüthy di Genova per fornitura di Cg. 200,000 di olio minerale scuro;

5. Colla Ditta Pozzi e Bernoulli di Torino, per fornitura di Cg. 150,000 d'olio minerale chiaro;

6. Colla Ditta Carrena, Pereno e C. di Genova, per fornitura di Cg. 420,000 di ghisa Glengarnock e Gartsherrie;

Colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, per rinforzo delle impalcature metalliche dei ponti sui fiumi Mignone, Marta e Fiora, della linea Pisa-Roma;

8. Col Ministero dei Lavori Pubblici, per fornitura di n. 30 carrozze di 3ª classe a 2 assi, 5 compartimenti e con freno a vite;

9. Colla Ditta Nicolantonio e Francesco Paolo Traversa di Taranto, per fornitura di 20,000 Cg. di petrolio raffinato di Pensilvania (Tipo bianco Standard-White).

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possano approvarsi i seguenti progetti:

1. progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per i lavori d'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Ospitaletto, della ferrovia Milano-Bergamo-Brescia;

2. progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per i lavori d'impianto di una fermata alla casa cantoniera situata al Ch. 241.458 della linea Taranto-Reggio, con una spesa di L. 27,000.00;

3. progetto compilato dalla Società delle Ferrovie Mediterranee pei lavori di ampliamento della Stazione di Pietrasanta, pei quali è preventivata la spesa di L. 101,700.00;

4. progetto dei lavori occorrenti per lo spostamento della ferrovia Orte-Chiusi fra i Km. 123 e 125, presentato dalla Società delle Meridionali, unitamente ad un preventivo di spesa di L. 23,232.33;

5. progetto per la costruzione di una casa cantoniera e di un pozzo d'acqua potabile al chilometro 143.431,50 della linea Venezia-Peschiera, con un preventivo di spesa di L. 7991.00;

6. progetto pell'impianto di un binario morto e di un posto telegrafico al Km. 16, della ferrovia Savona-Carmagnola, in prossimità della Borgata Fenamà. — Per questi lavori è presunta una spesa di L. 18,512.80;

7. progetto di lavori di prolungamento del muro di difesa contro il torrente Pesuà di Collodi al chilometro 59.300, della ferrovia Pisa-Pistoia-Firenze;

8. Progetto dei lavori necessarî per deviare un tratto della linea Bologna-Pistoia nella località denominata Scapucci, con un preventivo di spesa di L. 46,600.00.

><

Il prefato Consiglio ha inoltre dato parere sui seguenti altri affari riguardanti il servizio delle strade ferrate, ritenendo:

a) che possa essere approvato il progetto per l'appalto ad asta pubblica della fornitura e posa in opera delle travate metalliche occorrenti lungo il tronco Mursecco-Val d'Inferno della linea Ceva-Ormea, pel quale si è presunta la spesa di L. 560,000;

b) che possa approvarsi una convenzione col Municipio di Chiavenna relativo alla fornitura d'acqua per uso di quella stazione ferroviaria;

c) che possano approvarsi gli atti di collaudo e di liquidazione finale:

dei lavori eseguiti dalla Impresa Parisi per la costruzione del tronco da Lascari al fiume Torto nella ferrovia Messina-Patti-Cerda;

dei lavori eseguiti dalla Impresa Cesare Sarchietti al chiavicone di San Raffaele, lungo il tronco Fognano-Stradella-Ferniani, della linea da Faenza a Firenze;

dei lavori eseguiti dalla Impresa Sarchietti al viadotto sul Pontelungo ed al ponte sul rio San Bernardo, lungo il predetto tronco di ferrovia.

Il Consiglio medesimo ha infine dato il suo parere:

sulla questione di maggiori compensi domandati dalla Impresa Facannoni pei lavori di costruzione del tronco da Provaglio ad Iseo, nella linea Parma-Brescia-Iseo;

su di un progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per il consolidamento delle trincee di Monterotondo e della Breda, lungo il preindicato tronco di ferrovia da Provaglio ad Iseo, per il quale è stata preventivata la spesa di L. 120,000.

><

Tariffe.

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia ha presentata proposta al R. Ispettorato Generale per la rinnovazione per un altro anno della tariffa locale comune, n. 601 piccola velocità, pel trasporto di lastre di vetro per finestre e di bottiglie e bottiglioni di vetro, la quale dovrebbe cessare col giorno 16 del corrente mese. Alla fine del nuovo esperimento le tre società predette si sono riservate di studiare la convenienza o meno di adottare in via definitiva la tariffa con le modificazioni che si saranno riconosciute necessarie.

><

È stato firmato un decreto ministeriale mediante il quale viene estesa alla stazione di Padova la tariffa speciale N. 3, P. V. per il trasporto di zolfo. in partite non minori di 1000 chilogrammi diretti in Isvizzera ed in Germania, coi medesimi prezzi fissati per le spedizioni in partenza da Venezia Marittima.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti e preventivi di spese:*

1. L. 4,310.75 per l'esecuzione di alcuni lavori lungo il binario di cava, a sponda destra del torrente Saraceno, lungo la linea da Taranto a Reggio;

2. L. 41,200 pei lavori di ricostruzione del fabbricato viaggiatori della stazione di Diano Marina, nella linea da Genova a Ventimiglia;

3. Progetto per l'impianto di una tettoia sul piano caricatore e di una bilancia a ponte fisso, a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate, nella stazione di Salerno;

— La stessa Direzione Generale ha poi presentato per l'approvazione i seguenti *elaborati di gara*:

1. Per l'appalto della fornitura di 1200 cuscinetti intermedi ordinari in ghisa per armamento, modello *E;*

2. Per l'appalto della fornitura di ghisa e di ferro lavorati in oggetti diversi, per la manutenzione dei vari modelli di armamento. La fornitura è divisa in due lotti; il primo, di chilogrammi 6600 di oggetti in ghisa e di chilogrammi 1300 di oggetti in ferro; il secondo, di chilog. 2100 di oggetti in ghisa e di chilogrammi 700 di oggetti in ferro.

— La stessa Direzione, infine, ha presentato per l'approvazione i seguenti *contratti:*

1. Colla Società nazionale delle officine di Savigliano per lavori di restauro alla tettoia della stazione di Savigliano;

2. Colla Ditta Zaccheo Pio di Novi Ligure pei lavori di costruzione di un secondo marciapiede in stazione di Bruno;

3. Colla Ditta Gallo Paolo di Eboli, per lavori di consolidamento della trincea di Brindisi al chilom. 180.650 della linea da Napoli a Metaponto;

4. Colla Ditta Vignolo Salvatore di Sampierdarena, per lavori di rinforzo provvisorio ad alcuni manufatti del tronco di ferrovia da Albarese a Roma:

5. Colla Ditta Cagliani Luigi di Milano, per la costruzione di un chiosco in legname, ad uso caffè, nella stazione di Spezia;

6. Colla Ditta Alberto Antonio di Bra, per lavori di prolungamento di binari nella stazione di Sommariva del Bosco;

7. Colla Ditta Falchi Agostino di Asciano, per lavori di consolidamento della frana di Monte Amiata, nella linea da Montepescali a Grosseto;

8. Colla Ditta Perenno Ippolito e Fratelli di Trofarello, pel rifacimento di m. 9446 di binario fra Pessione e Villanova.

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti* e *preventivi di spese:*

1. L. 5160 per lavori di chiusura del magazzino merci P. V. nella stazione di Brindisi Porto, e per costruirne il pavimento in pietra;

2. L. 2,098.77 per l'impianto nelle officine sociali di Firenze di un apparecchio per perfezionare l'aggiustamento dei cuscinetti sui fusi;

3. L. 2520 per l'impianto di n. 10 fermacarri in ferro, in sostituzione di altrettanti in legno nello scalo merci della stazione di Napoli;

4. L. 2100 per la formazione di scogliere a difesa della ferrovia Udine-Pontebba fra i chilom. 36.979 e 37.029;

5. L. 2150 per aumentare i lavori di difesa di scogliera al chilom. 187.600 della linea Orte-Falconara;

6. L. 1320 per l'applicazione di sonerie elettriche ai segnali a disco della stazione di Maggianico;

7. L. 19,140 per il risanamento e completamento della massicciata nel tronco Pontenure-Piacenza fra i chilometri 1,117.16 e 8,612.30, della linea Piacenza-Bologna;

8. L. 2300 pel ricambio di cordoni telegrafici nelle gallerie di Fossato e dei Balduini;

9. L. 3547.40 per l'impianto di una macchina per fare incastri, nelle officine sociali di Rimini;

10. L. 1276 per la costruzione di un nuovo pozzo pel rifornitore della stazione di Novara;

11. 15,125 per il ricarico delle scogliere a difesa della ferrovia contro il fiume Piave fra i chilom. 31.520 e 31 850 della linea Treviso-Belluno;

12. L. 22,600 per il consolidamento del ponte sul torrente Gresa, al chilom. 73.800 della linea Belluno-Feltre-Treviso;

13. L. 77,744 per l'impianto del binario di allacciamento fra la stazione di Rifredi ed il Mercato bestiame di Firenze.

Rete Sicula. — *Versamento.* La Società delle Ferrovie Sicule inviterà presto gli azionisti a versare i rimanenti sette decimi per la completa liberazione delle azioni recentemente emesse.

I versamenti si eseguiranno in 10 mesi a partire dal febbraio.

Ferrovia Padova-Piove. — Il 4 corrente il Consiglio Comunale di Piove ha approvato a grande maggioranza il convegno intervenuto nell'ottobre scorso fra i rappresentanti della Provincia, dei Comuni di Padova e Piove, del Governo e delle Società Adriatica e Veneta.

In quel convegno erasi deliberata una ferrovia a scartamento ridotto tra Padova e Piove con servizio cumulativo per merci e viaggiatori ed allacciamento alla stazione ferroviaria di Padova.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Facendo seguito alla notizia, pubblicata nel n. 48, circa la partenza dei delegati delle Ferrovie occidentali Svizzere per Roma, annunziamo ora che eglino hanno inviato da Roma alla Società ottime notizie circa l'andamento delle trattative preliminari col Governo Italiano allo scopo di assicurare l'impresa del traforo del Sempione.

Assicurano che il ministro Saracco in massima è dispostissimo ad assecondarla, ma che soltanto trova eccessiva la sovvenzione che fu chiesta all'Italia per la somma di 19 milioni di franchi.

Quei delegati sperano di ottenere quanto prima che le provincie interessate concorrano a diminuire sensibilmente tale sovvenzione.

Ferrovie Francesi — *Apertura di una linea in Corsica.* Dal 1° dicembre è stata autorizzata dal Ministero Francese dei Lavori Pubblici l'apertura all'esercizio del tronco Ajaccio-Bocognano della ferrovia da Ajaccio a Bastia.

Il tronco misura chilometri 41,165 e comprende, oltre le due estreme, le seguenti stazioni: Caldaniccia, Mezzana, Carbuccia, Ucciani e Tavera.

Apertura di linea di interesse locale in Francia. — Con decreto del prefetto del Cher fu autorizzata l'apertura all'esercizio della ferrovia d'interesse locale da Bourges a Dur-sur-Auron. La linea misura km. 33,590.

— *Ferrovie francesi in tempo di guerra.* — Il signor de Freycinet, ministro della guerra, presentò alla Camera dei deputati, nella seduta del 10 novembre, il seguente importante progetto di legge che modifica gli articoli dal 22 al 27 (Servizio delle strade ferrate) della legge 13 marzo 1875 relativa alla formazione dei quadri e degli effettivi dell'armata attiva e dell'armata territoriale.

Questo progetto è preceduto da una relazione che riassume le disposizioni della legge vigente, i suoi inconvenienti ed i modi di ovviarvi e dà ragione delle proposte modificazioni. Noi traduciamo senz'altro il testo del progetto:

« *Articolo unico.* — Gli articoli 22, 23, 24, 25, 26 e 27 della legge 13 marzo 1875 sono sostituiti dai seguenti articoli:

« *Art.* 22. — In tempo di guerra il servizio delle ferrovie dipende interamente dall'autorità militare.

« *Art.* 23. — Il ministro della guerra dispone delle ferrovie su tutto il territorio nazionale non occupato dagli eserciti d'operazione.

« Il comandante in capo di ciascun gruppo d'eserciti, o d'un esercito operante isolatamente, dispone delle ferrovie nella parte del territorio assegnato alle sue operazioni.

« Il ministro della guerra fissa la linea di confine tra le diverse zone.

« *Art.* 24. — I comandanti in capo degli eserciti hanno inoltre sotto i loro ordini un personale speciale che comprende:

« 1° Sezioni di ferrovie di campagna, organizzate in ogni tempo col personale delle grandi Società ferroviarie e della rete dello Stato;

« 2° Truppe di Zappatori delle ferrovie.

« *Art.* 25. — Ciascuna amministrazione ferroviaria è rappresentata in ogni tempo presso il Ministero della Guerra da un agente incaricato:

« 1° In tempo di pace, di assicurare, secondo le norme del Ministro, la preparazione completa dei trasporti in tempo di guerra;

« 2° In tempo di guerra, di ricevere gli ordini del Ministro e di assicurarne l'esecuzione.

« Ogni amministrazione ferroviaria potrà essere obbligata a designare, fin dal tempo di pace, un agente che la rappresenterà eventualmente presso il comandante in capo operante sulla sua rete e che sarà incaricato di ricevere i suoi ordini e di assicurarne l'esecuzione sulla parte della rete compresa nelle sue operazioni.

« *Art.* 26. — Una Commissione militare superiore delle ferrovie è istituita, fin dal tempo di pace, presso il Ministro della Guerra.

« Questa Commissione, nominata per decreto e su proposta del Ministro della Guerra, comprende: rappresentanti del Ministero della Guerra, del Ministero della Marina, del Ministero dei Lavori Pubblici e delle Società ferroviarie. Essa è incaricata di dare il suo parere su tutte le questioni relative all'impiego delle ferrovie per i bisogni dell'esercito.

« *Art.* 27. — Con decreti si stabilirà:

« 1° L'organizzazione dei servizi destinati ad assicurare l'esecuzione dei trasporti ordinati dal Ministero della Guerra e dai comandanti in capo degli eserciti;

« 2° L'organizzazione delle sezioni delle ferrovie di campagna, le loro riunioni e chiamate in tempo di pace;

« 3° La composizione e le attribuzioni della Commissione militare superiore delle ferrovie;

« 4° L'organizzazione ed il funzionamento di tappe per tutte le strade di comunicazione di qualsiasi natura ».

Ferrovie Inglesi — *Statistica 1887.* A complemento dei dati riassuntivi pubblicati nel n. 40, al quale rimandiamo i nostri lettori, aggiungiamo le seguenti cifre circa i viaggiatori ed il materiale:

I viaggiatori nel 1887 furono 733,678,000, cioè:

I classe	n.	31,000,000
II	»	64,000,000
III	»	638,000,000

I viaggiatori hanno dato . .	43.09 0|0	
Le merci	52.64	»
I prodotti diversi	4.27	»

Il materiale nel 1887 così componevasi:

Locomotive	n.	15,552
Vetture per viaggiatori . . .	»	35,021
Carri per merci e di servizio .	»	500,000

Ferrovie Algerine — *Statistica 1° semestre 1888.* Riassumiamo i principali dati statistici pubblicati dal Ministero dei Lavori Pubblici di Francia nella relazione sui risultati dell'esercizio delle Ferrovie Algerine durante il primo semestre del 1888 paragonato ad uguale periodo del 1887.

I prodotti complessivi delle linee, nel primo semestre del corrente anno, ammontarono a L. 3,922,791, con una diminuzione di L. 158,990 sul corrispondente periodo del 1887.

La lunghezza delle linee aperte all'esercizio fu, al 30 giugno corrente anno, di 2642 chilometri con un aumento di 367 chilometri sulla lunghezza a pari data dello scorso anno. La lunghezza media esercitata fu di 2455 chilometri segnando così un aumento di 191 chilometri per quella del periodo corrispondente nello scorso anno.

Fatto ogni debito compenso, il prodotto chilometrico nel primo semestre 1888 fu di L. 3644 con una diminuzione di L. 642, ossia del 14.98 0|0 sul primo semestre 1887. La media dei prodotti per giorno e per chilometro fu di L. 21 contro L. 25 ottenute nel 1887.

Notizie diverse

Bibliografia. — *Dei modi di concessione degli attestati di privativa industriale o brevetti d'invenzione, per l'avvocato Emilio Montaldi;* Torino, Unione Tipografico-Editrice. Un volume in 8°, L. 5. — È questo un libro utilissimo a quanti debbano, teoricamente o praticamente, occuparsi delle questioni inerenti alla privativa industriale, ai suoi sistemi ed alle sue modalità.

L'opera dell'avvocato Montaldi si divide in:

Introduzione. Teorica su cui riposa la proprietà industriale nella pratica legislativa, e premesse allo studio della questione dell'esame preventivo;

Parte prima. Storico-Legislativa, in quanto ha tratto al sistema di concessione dei brevetti d'invenzione;

Parte seconda. Teoria sulla Concessione degli attestati di privativa industriale.

Una nuova fonderia italiana in ferro. — Si è formata in Milano una Società, per impiantare in quella città una grandiosa fonderia di ferro, sotto la ragione: *Fonderia ferro ed acciaio Vanzetti, Sagramoso e C.* in Milano, col capitale di un milione di lire.

Il nome del cav. ing. Augusto Vanzetti non è certamente ignorato dai nostri lettori e dagli industriali esteri. Il signor Vanzetti, ufficiale d'artiglieria prima, fu poscia direttore delle officine di Sant'Elena a Venezia, ed in ultimo capo del servizio delle acciaierie di Terni.

Fu in seguito a divergenze amministrative colla Direzione generale che l'ingegnere Vanzetti lasciò le acciaierie di Terni. Il conte ingegnere Sagramoso, collaboratore del signor Vanzetti, faceva pure parte del personale tecnico delle acciaierie di Terni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Dicembre 1	Dicem. 8
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 785	780
»	»	Mediterranee	» 621	620
»	»	Sicule vecchie	» —	622.50
»	»	» nuove	» —	590
»	»	Sarde (preferenza)	» —	278
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 405	402.50
»	»	Gottardo	» —	640
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 542	541
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 305	305
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara-Seregno	» 251	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 322	322
»	»	» 2ª emiss.	» 313	313
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 321	321
»	»	Sarde, serie *A*.	» 312	312
»	»	» serie *B*.	» 315	315
»	»	» 1879	» 309	307.50
»	»	Pontebba	» 470	470
»	»	Nord-Milano	» 269	269
»	»	Meridionali Austriache	» 306	306
»	»	Gottardo 4 %	» —	102.50

CONVOCAZIONI.

Società Anonima Metallurgica (*Perseveranza in liquidazione*). — Gli azionisti sono invitati all'Assemblea generale, che avrà luogo in Firenze il 18 corrente a ore una pomeridiana.

ESTRAZIONI — PAGAMENTI.

Navigazione Generale Italiana. — I signori portatori delle obbligazioni R. Rubattino e C. sono prevenuti che, essendosi proceduto alla diciottesima estrazione di una delle Serie componenti quel prestito, ne venne estratta la Serie F F, che sarà rimborsabile a partire dal giorno 31 dicembre corrente.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Gli azionisti sono avvisati che il **17 dicembre,** alle ore **4** pom., presso la Sede sociale, via Santa Teresa, 19, avrà luogo pubblicamente l'estrazione a sorte di:

N. 65 Azioni della Strada ferrata Torino-Pinerolo
» 5 » » Pinerolo-Torre Pellice.

Ferrovie Mediterranee. — Dal 2 gennaio p. v. saranno pagate L. 7.50 in acconto dividendo dell'esercizio in corso. (Vedi pagine *Annunzi*).

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE)

Comune di Mentana (13 dicembre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto della costruzione di due uguali fabbricati scolastici. Importo ridotto L. 32,253.28 (V. n. 46 del *Monitore*).

Municipio di Foggia (13 dicembre, ore 3 pomerid., fatali). — Appalto del 1° lotto della rimissione e manutenzione delle strade acciottolate ed inghiaiate del versante settentrionale della città. Importo annuo ridotto L. 4320 (V. n. 46 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (14 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto sessennale pel mantenimento della strada consortile da Marcianise per Ponterotto a Casapuzzano, con le traverse di Orta e Succivo (m. 8473). Importo annuo L. 10,000. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 3 gennaio, ore 12 merid.

Id. — Appalto sessennale per il mantenimento della strada provinciale di Ausonia, dalla provinciale di Roma presso la colonna migliaria 45 a quella di Sora fuori Cassino (m. 33,304.40). Importo annuo L. 11,000. Cauzione provvisoria L. 1600. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 3 gennaio, ore 12 merid.

Città di Susa (15 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un acquedotto e posa in opera di ruotaie in pietra da taglio per tutta la lunghezza delle due vie interne, dette dei Mercanti e di Torino, diviso in due lotti: 1° lotto: lavori da eseguirsi nella via dei Mercanti. Importo L. 8,672.23; — 2° lotto: lavori da eseguirsi nella via Torino. Importo L. 9,207.09. I lavori dovranno essere terminati entro mesi due.

Municipio di Sessa Aurunca (16 dicembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto: *a*) dei lavori di basolato nel piano della strada Corso Lucilio; *b*) dei lavori di sterro e muratura per la ricostruzione della fogna; *c*) della conduttura in ghisa dell'acqua potabile dalla fontana S. Biagio a quella in piazza Tiberio Massico. Importo ridotto L. 83,083.62.

Comune di Fisciano (17 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la sistemazione dei due tronchi di strada comunale obbligatoria: il primo che da Fisciano mena alla frazione Carpineto (m. 1293); il secondo che da Carpineto mena all'altra frazione Villa (m. 1112). Importo L. 41,000. Fatali 1° gennaio 1889, ore 10 ant.

Municipio di Minturno (*Caserta*) (18 dicembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto per la sistemazione e riduzione dell'antico monastero dei Francescani ad uffici pubblici ed a caserma dei reali carabinieri. Importo L. 35,380. Lavori ultimati in anni 2. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 3 gennaio 1889, ore 1 pom.

R. Prefettura di Terra di Lavoro (20 dicembre, ore 11 ant., definitivo). — Appalto dei lavori complementari d'espurgo dei canali Vetere e Fontana di Lauro nella bonifica di fondi a Monte S. Biagio (m. 3908). Importo ridotto L. 46,321.91. Cauzione provv. L. 2000. Cauzione definitiva il decimo.

R. Prefettura di Rovigo (21 dicembre, ore 10 ant., unico). — Appalto dei lavori per ricostruzione parziale e riordino del molo Farsetti fra il Po di Venezia e quello di Gnocca in comune di Porto Tolle. Importo L. 92,386. Cauzione provv. L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Deposito L. 2000. Lavori compiuti in 90 giorni.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Padova (22 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la manutenzione sessennale dei manufatti e corsi d'acqua della sezione VI del 1° circondario idraulico di Padova. Importo lire 238,320. Cauz. provv. lire 10,000. Cauzione definitiva L. 19,996.50.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la fornitura in opera di un *Sottovia obliquo* in Salerno per conto della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Aquila. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2° tronco della strada provinciale di 2ª serie, N. 48, da Santa Lucia nel Cicolano a Rieti, compreso fra il Molino Mozzetti e Borgo S. Pietro (metri 6820.83) venne aggiudicato al sig. Mirani Domenico col ribasso dell'11.67 0/0 su lire 157,082.02 (V. N. 38, 42 e 45 del *Monitore*).

R. Prefettura di Rovigo. — L'appalto dei lavori di rialzo ingrosso della banca e sottobanca a robustamento in ischiena dell'argine destro d'Adige per una tratta dell'estesa di m. 481, compresa nella località Drizzagno Cattaneo nella sezione I d'Adige in Comune di Lusia, fu aggiudicato al sig. ing. Guido Finzi, che offrì il ribasso del 26.11 0/0 su lire 59,524 (V. N. 46 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1888-89. — *Dal 21 al 30 Novembre 1888.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4024	4001	+ 23	622	547	+ 75
Media	4024	4001	+ 23	555	532	+ 23
Viaggiatori	1.150.308 91	1.182.556 64	— 32.247 73	41.350 58	35.054 02	+ 6.296 56
Bagagli e Cani	53.865 09	52.836 26	+ 1.028 83	1.301 94	719 48	+ 582 46
Merci a G.V. e P. V. accelerata	317.276 60	341.848 64	— 24.572 04	6.046 13	5.993 08	+ 53 05
Merci a P. V.	1.589.487 73	1.675.576 45	— 86.088 72	37.418 85	32.716 09	+ 4.702 76
TOTALE	3.110.938 33	3.252.817 99	— 141.879 66	86.117 50	74.482 67	+ 11.634 83
Prodotti *dal 1° Luglio al 30 Novembre 1888.*						
Viaggiatori	21.799.767 32	20.671.330 11	+1.128.437 21	692.438 96	669.038 36	+ 23.400 60
Bagagli e Cani	992.408 65	952.032 98	+ 40.375 67	15.053 80	18.065 06	— 3.011 26
Merci a G. e P. V. accelerata	5.185.077 97	4.783.169 69	+ 401.908 28	94.823 46	84.032 41	+ 10.791 05
Merci a P. V.	23.663.686 50	23.371.021 65	+ 292.664 85	538.117 03	470.482 17	+ 67.634 86
TOTALE	51.640.940 44	49.777.554 43	+1.863.386 01	1.340.433 25	1.241.618 00	+ 98.815 25
Prodotto per chilometro.						
della decade	773 10	813 00	— 39 90	138 45	136 17	+ 2 28
riassuntivo	12.833 24	12.441 28	+ 391 96	2.415 20	2.333 87	+ 81 33

(1) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'11 al 20 Novembre* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-S. Giorgio di Nogaro	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 45	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	5,512.30	17,485.50	1,376.65	3,445.60	1,193.85	3,332.00	2,527.08	3,562.90	6,120.90	3,004.80	2,055.70	5,143.40	3,159.05
Bagagli e Cani	58.30	283.55	57.50	78.15	8.45	73.55	4.60	3.35	22.90	32.80	32.75	45.00	36.40
Merci a G. V. ed Acceler.	885.95	3,927.43	147.50	775.55	193.95	897.75	20.80	81.15	173.00	351.85	640.70	604.15	110.30
Merci a P. V.	3,436.50	4,623.35	876.10	1,780.15	1,462.55	1.388.85	797.10	62.10	1,423.70	696.45	74.65	1.310.05	843.85
Totali	9,893.05	26,319.83	2,457.75	6,079.45	2,858.80	5,692.15	3,349.58	3,709.50	7,740.50	4,085.90	2,803.80	7,102.60	4,149 60

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

14ª Decade — Dall'11 al 20 Novembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1888	92.667 75	1.786 59	9.388 57	95.716 73	1.860 11	201.419 75	609 00	330 74
1887	118.344 08	2.223 84	10.544 19	109.769 60	2.161 25	243.042 96	606 00	401 06
Differenza nel 1888	— 25.676 33	— 437 25	— 1.155 62	— 14.052 87	— 301 14	— 41.623 21	+ 3 00	— 70 32
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE								
1888	1.419.798 22	27.036 08	180.305 25	1.503.311 00	24.856 43	3.155.306 98	609 00	5.181 13
1887	1.121.868 38	20.434 38	153.038 79	1.357.762 08	28.804 43	2.681.908 06	606 00	4.425 59
Differenza nel 1888	+ 297.929 84	+ 6.601 70	+ 27.266 46	+ 145.548 92	— 3.948 00	+ 473.398 92	+ 3 00	+ 755 54
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1888	4.683 38	58 63	233 33	1.268 51	91 93	6.335 78	64	99 00
1887	6.129 97	63 96	259 38	1.083 92	32 30	7.569 53	64	118 27
Differenza nel 1888	— 1.446 59	— 5 33	— 26 05	+ 184 59	+ 59 63	— 1.233 75	»	— 19 27
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE.								
1888	65.265 15	786 79	4.578 33	16.552 11	530 85	87.708 23	64	1.370 44
1887	52.920 08	657 87	4.284 20	12.840 40	545 18	71.247 73	64	1.113 25
Differenza nel 1888	+ 12.345 07	+ 128 92	+ 289 13	+ 3.711 71	— 14 33	+ 16.460 50	»	+ 257 19

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Ottobre 1888.

			G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Ciriè-Lanzo . . .	Chil.	32	36.576 05	11.145 25	47.721 30
Torino-Rivoli	»	12	15.031 15	553 90	15.585 05
Fossano-Mondovì . . .	»	24	3.965 60	529 80	4.495 40
Santhià-Biella	»	30	35.446 49	27.253 70	62.700 19
Settimo-Rivarolo-Castellamonte .	»	23	21.532 75	10.015 20	31.547 95
Sassi-Superga	»	3	4.711 05	—	4.711 05
Basaluzzo-Frugarolo . . .			1.104 60	143 70	1.248 30
TOTALE .			118.367 69	49.641 55	168.009 24

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

Lavoro	metri
10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . . *metri*	591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro	273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev.	24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron.	46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio	103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova	108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena	789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli	13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè	26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino	265
34 ponti o ponticelli, ferr. Novara-Pino	218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino	52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var.	22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno	114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti	136
19 ponti, ferrovia Asciano-Grosseto	185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia	185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma	822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno	46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova	7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze	515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera	24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare	22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera	54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli	95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila	517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti	437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino	111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci	83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano	361
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno	255
4 ponti, ferrovia Lago-Como	35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio	413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id.	28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza	85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli	710
14 Id sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone	261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro	592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato	182
5 Id. e pontic. ferr Marina di Catanz.	57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi	978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio	1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza	601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti	105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco	252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto	21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara	343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti	12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania	17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac.	51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata	1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata	31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara	89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani	757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia	31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna)	151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco	265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia	46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta	28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia	226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica	23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata	82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni	32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso	93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov.	321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano	83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi	88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia	434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano	219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia	111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina	184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia	12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia	106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia	43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli	408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia	463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio	35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid.	12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement.	165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari	72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano	86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata	180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali	58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio	14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano	21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule	12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It.	9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia	370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea	118
Cavalcavia in Trastevere ferr. »	17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. »	12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria)	833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano	298
2 Id. per la provincia di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia	36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria	210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari	313
Ponte ad Intra, provincia di Novara	84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino	103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta	53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo	—
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento	19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno	21
Id sul *Testene*, in provincia »	44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria	17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno	20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza	78
2 ponti sull'*Alcaringi e Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso	71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova	8
3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma	51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*, in provincia di Belluno	60
2 ponti sul *Corderole*	—
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto. Mesima, Marapotamo e Fiume Grande*, provincia di Catanzaro	916
12 ponti per la provincia di Messina	372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila	23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova	14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa	32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto	72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna	60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso	14
Id. sulla *Frana*, in provincia »	26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta	22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara	149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio	50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania	137
14 ponti sul *Savoca, Forza d'Agro, San Pietro, Fondachello* ecc, prov. di Messina	761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova	190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano	15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma	28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno	74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio	15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto	40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti	102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno	60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia	210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta	22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza	41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro	32
12 ponti per la provincia di Mantova	606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro	64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano	30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata	106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa	107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza	114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma	100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma	103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma	163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna	40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona	343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano	25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni	16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza	60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio	30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo	70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco	20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale	23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino	52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto	40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo	19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania	15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino	44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa	145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici	495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra	11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini	75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid.	27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier	19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari	43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C.	65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara	41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici	22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti	12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli	32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio	48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Frias*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Ressigna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Anselerio 47
Id. sul *Tevere*, impresa Maurice . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Conegli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc imp. Caputo e C. 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia. Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . [illegible]00
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech 8100
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m.l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*

Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi — Tende militari ospedaliere.*

Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*

Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.

50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

( ) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

Torino, 1888 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXI. Sabato, 15 Dicembre 1888. NUM. 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE FERROVIE
SANTHIÀ-BORGOMANERO E GRAVELLONA-INTRA
nei Consigli Comunali di Intra e di Torino

Circa gli antecedenti atti del Comitato promotore di questi due tronchi, rimandiamo i nostri lettori ai numeri 40 *(Informazioni)*, 43 e 45 *(Notizie Ferroviarie Italiane)* e 44 *(Lo « statu quo » della questione ferroviaria davanti al Consiglio Comunale di Torino)*.

Ciò premesso, a mo' di riassunto di così importante questione ferroviaria per Torino e per gran parte delle Antiche Provincie, procediamo oltre accennando allo stato di essa nei Consigli Comunali di Intra e di Torino, innanzi ai quali fu intanto portata la questione.

Il Consiglio Comunale di Intra, con unanime deliberazione, ha approvato il concorso, a fondo perduto, di L. 250,000.

All'ordine del giorno del Consiglio Comunale di Torino, convocato in sessione straordinaria per il 14 corrente, vi ha, fra le altre proposte, quella del concorso nella spesa di costruzione dei tronchi ferroviari Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra.

La proposta della Giunta per il concorso in L. 640,000 a fondo perduto, — come abbiamo in precedenti numeri riferito — è accompagnata dalla seguente relazione del Sindaco:

Il Comitato per la ferrovia Santhià-Borgomanero-Gravellona-Intra, costituitosi in Torino per iniziativa del Municipio il 18 dicembre 1887, diede opera alacre per l'adempimento del suo mandato.

Esso riconobbe anzitutto che non era possibile ottenere l'intento fidando nella sola iniziativa privata, ma che era necessario procurarsi il valido appoggio del Governo ed il diretto concorso pecuniario degli enti interessati.

Per avere una base a questo scopo, esso stabilì che i progetti già redatti dall'ingegnere Giambastiani, d'incarico del Governo, fossero esaminati da una speciale Commissione, ed a seguito del relativo studio risultò che quei progetti sono degni di adozione sotto ogni riguardo, e che, tenuto anche conto degl'interessi degli sborsi, durante la costruzione, essi importano una spesa complessiva di L. 17,404,618; oppure di L. 20,330,275, secondochè nel tronco fra Romagnano e Borgomanero si fa salire il tracciato sull'altipiano, oppure lo si conduce con galleria attraverso il monte.

Questo secondo tracciato del Giambastiani, chiamato *basso*, a fianco della maggiore spesa di L. 2,925,657, ivi pur compresi gl'interessi del capitale durante la costruzione, avrebbe il vantaggio di un minor percorso di circa tre chilometri.

Senza escludere questa soluzione più vantaggiosa per Torino, e preoccupato della difficoltà di realizzare anche solo l'altra meno costosa, il Comitato nell'assegno delle quote di concorso agli enti interessati prese per base il tracciato detto *alto*.

E fatto un diligente studio delle condizioni di ciascuno di quegli enti, e dei vantaggi che la nuova linea arrecherebbe loro, stabilì per ciascuno di essi una quota di concorso a fondo perduto.

La quota assegnata alla città di Torino sarebbe di lire 640 mila.

Questo concorso corrisponde a L. 10,000 al chilometro. Esso è inferiore a quelli pagati per la ferrovia di Savona e per la ferrovia di Ciriè, ed a quello ch'erasi votato nel novembre 1878 per la ferrovia di Gassino-Casale, i quali erano rispettivamente di L. 14,000, L. 12,000 e di L. 13,000; esso è per contro alquanto superiore ai concorsi votati e pagati per i tronchi Ciriè-Lanzo, Rivarolo-Castellamonte, Bricherasio-Barge ed Airasca-Moretta, che furono di L. 9,000, L. 7,000, L. 6,000 e L. 5,500.

Si può pertanto ritenere che il concorso richiesto per la linea Santhià-Borgomanero-Gravellona-Intra è adeguato alla importanza della linea per Torino, e consentaneo coi precedenti concorsi votati dal Consiglio Comunale.

D'altronde l'importanza per Torino della linea Santhià-Borgomanero-Gravellona-Intra è manifesta.

Essa risponde al bisogno della città nostra, centro d'industria e di traffici, di tenersi in facili rapporti colle popolazioni che la circondano, e sopratutto con quelle che, ad essa unite per antichi legami, conservano sempre attive relazioni commerciali.

Lo svolgimento di più facili comunicazioni fattosi altrove in questi ultimi anni alterò notevolmente la distanza relativa di quelle regioni da Torino, ed essa non può essere ristabilita nelle sue normali condizioni che a patto di ottenere con nuovi tronchi equivalente facilità di scambio.

A queste considerazioni dell'oggi altra se ne aggiunge di speciale gravità per un avvenire forse prossimo.

Il concorso dell'interesse di parecchie Società ferroviarie con quello di regioni estere ed italiane va rendendo probabile ogni giorno più l'apertura alla ferrovia del Valico del Sempione, per il quale s'invocano la tradizione, il traffico già per esso grandemente avviato, e la relativa facilità dell'opera.

Torino, nell'elevatezza dei suoi sentimenti, lascia alla saviezza del Governo il giudicare fino a qual punto e quando l'interesse generale del Paese possa consigliare l'adesione a quel nuovo valico; ma intanto deve tener presente quella eventualità e provvedere perchè al suo verificarsi essa non si trovi impreparata.

L'apertura di quel nuovo valico frapposto al Cenisio ed al Gottardo sfronderà certamente il traffico di ambedue quei passaggi, epperciò è sommo ed indispensabile interesse per la città nostra che a quella epoca sia già in esercizio il tronco Santhià-Borgomanero, il quale ne abbrevierebbe la distanza da Torino di chilometri 24.

Esso solo può rendere meno sensibile il danno della minor affluenza del Moncenisio, e procurare alla città nostra forse anco qualche vantaggio per quella parte almeno dell'attuale traffico del Gottardo che verrebbe invece ad affluire al Sempione, cioè più vicino a Torino di chilometri 90, calcolata la distanza da Domodossola all'imbocco del tunnel del Sempione presso Iselle in chilometri 17 secondo il progetto Lommel.

Tenendo pertanto conto del bisogno dell'oggi e della necessaria previdenza per l'avvenire, conviene, non ostante la sua gravità, deliberare il concorso che si è richiesto, anche perchè sieno efficaci le istanze che il Municipio di Torino unito al Comitato va facendo presso il Governo, le quali abbiamo lusinga possano essere favorevolmente accolte.

La Giunta Municipale, udita la relazione del Sindaco,

Concorrendo nelle premesse considerazioni, manda proporre al Consiglio comunale di deliberare il concorso di L. 640,000 alla costruzione dei due tronchi di ferrovia Santhià-Borgomanero-Gravellona-Intra con riserva di provvedere a suo tempo circa gli stanziamenti e circa le modalità del pagamento.

Riferiremo in altro numero le deliberazioni del Consiglio Comunale, che intanto, nella prima seduta di ieri, ha incominciata la discussione del bilancio 1889.

PRODOTTI DELLE FERROVIE

Agosto 1888.

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate abbiamo ricevuto il ***Prospetto dei prodotti lordi approssimativi*** del mese di agosto 1888 in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1887.

Noi, come abbiamo sempre fatto in passato, ne riassumeremo i dati principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di agosto 1888 ascese a lire 21,237,885, mentre nell'agosto 1887 fu di L. 20,456,140 e perciò presenta un aumento di L. 781,745.

A formare i sopracitati totali concorsero:

		1888		1887
Viaggiatori	L.	9,535,275	L.	9,430,208
Bagagli e Cani	»	357,406	»	372,395
Merci a Grande Velocità	»	1,449,431	»	1,367,146
» a Piccola Velocità acceler.	»	646,459	»	578,622
» a Piccola Velocità	»	9,181,116	»	8,619,792
Prodotti fuori traffico	»	68,198	»	87,477
Totali come sopra	L.	21,237,885	L.	20,456,140

Questi prodotti vanno ripartiti fra le seguenti:

Rete Mediterranea	L.	**9,985,130**	L.	**10,097,188**
» Adriatica	»	**9,424,330**	»	**8,868,687**
» Sicula	»	**665,421**	»	**455,210**
Ferrovie dello Stato	»	**96,000**	»	**98,463**
» Sarde { Compagnia Reale	»	**142,088**	»	**138,528**
» Sarde { SS. FF. Second.	»	**18,889**	»	—
» Diverse	»	**906,027**	»	**798,064**
Totali come sopra	L.	**21,237,885**	L.	**20,456,140**

La differenza di prodotto verificatasi tra l'agosto 1888 e l'agosto 1887 si divide fra:

Rete Mediterranea	L.		**— 112,058**
» Adriatica	»	**+ 555,643**	
» Sicula	»	**+ 210,211**	
Ferrovie dello Stato	»		**— 2,463**
» Sarde { Compagnia Reale	»	**+ 3,560**	
» Sarde { SS. FF. Second.	»	**+ 18,889**	
» Diverse	»	**+ 107,963**	
Totale	L.	**+ 781,745**	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di agosto in L. 21,237,885
aggiungendo quello dei mesi precedenti in » 19,865,921
il prodotto generale dal 1° luglio al 31 agosto 1888
risulta di » 41,103,806
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di » 39,807,795
per cui si ha l'aumento di » 1,296,011

Questo aumento è così ripartito:

Rete Mediterranea	L.		**— 112,296**
» Adriatica	»	**+ 855,406**	
» Sicula	»	**+ 298,309**	
Ferrovie dello Stato	»		**— 6972**
» Sarde { Comp. Reale	»	**+ 8157**	
» Sarde { S. Ferr. Second.	»	**+ 37,325**	
» Diverse	»	**+ 216,082**	
Totale come sopra	L.	**+ 1,296,011**	

La lunghezza media delle linee dal 1° luglio al 31 agosto 1888 fu di chilometri 12,131, mentre nel corrispondente periodo era di chilometri 11,623.

Il prodotto chilometrico per le singole Reti viene dimostrato dal seguente prospetto:

		Mese di agosto	Dal 1° luglio al 31 agosto
Rete Mediterranea	L.	**2171**	**4276**
» Adriatica.	»	**1906**	**3677**
» Sicula	»	**990**	**1867**
Ferrovie dello Stato	»	**685**	**1264**
» Sarde { Compagnia Reale	»	**345**	**701**
» Sarde { Str. Ferr. Second.	»	**156**	**308**
» Diverse	»	**677**	**1323**

Quindi la media fu di lire 1737 pel detto mese, con una diminuzione di lire 16, e lire 3388 dal 1° luglio al 31 agosto 1888 con una diminuzione di lire 36 in confronto col periodo precedente.

Specchio dimostrativo della lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio al 31 agosto 1888.

Indicazione delle linee di cui fanno parte	Indicazione dei tronchi o linee aperti	Data dell'apertura		Lunghezza Chilom.
Rete Adriatica	**Portogruaro - Casarsa**	**Agosto**	**19**	**21**
	Fognano-Marradi	**»**	**26**	**17**
Linea Arezzo-Stia	**Arezzo-Stia**	**»**	**12**	**44**
» Udine - Portogruaro	**Udine - S. Giorgio-Nocaro**	**»**	**26**	**29**
	Totale km. mese di agosto			**111**
	Totale km. mese di luglio			**191**
	Totale km. dal 1° luglio al 31 agosto 1888			**302**

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione (Terzo Esercizio 1887-88)

(*Continuazione*, *V. N. 49*).

3. A Torino da molti anni si lamenta l'insufficienza assoluta degli impianti esistenti, e quindi vennero studiati opportuni progetti intesi a migliorare le condizioni di quell'importante centro di commercio. Si iniziarono già i lavori per la costruzione di una Stazione di Smistamento nella località detta *La Generala*, fra la linea per Genova e lo stradale di Nizza, e di uno Scalo Merci a Valdocco, presso la Succursale. Con tali provvedimenti e con altri ai medesimi connessi, si potrà addivenire alla completa sistemazione degli impianti ferroviari di Torino, in correlazione anche allo sviluppo delle costruzioni cittadine, nel miglior interesse del pubblico e del commercio, non meno che della Società.

4. A Torino sono pure ormai quasi compiuti i lavori di costruzione dei grandi magazzini pel Materiale Fisso e per l'Economato.

5. Si proseguono alacremente i lavori di costruzione di un grandioso deposito locomotive a Sampierdarena, dopo una non breve sosta dovuta a qualche disparità di vedute fra gli uffici sociali e i governativi, che discussero il progetto e la sua attuazione, disparità che il R. Governo ha già trovato modo di comporre; si iniziarono pure i lavori di costruzione di una grande officina di riparazione veicoli fra Rivarolo e Bolzaneto, completando inoltre l'impianto di un nuovo fascio di binarî nella stazione stessa di Sampierdarena.

6. Venne già attivato il secondo binario sulla tratta da Torino Succursale a Chivasso, e su quella da Pisa a Massa; e lo sarà quanto prima anche fra Roma San Paolo e Pontegalera. Ora è in corso di costruzione quello fra Torino P. N. e Torino Succursale, fra Chiavari e Riva, fra Massa e Sarzana, fra Pontegalera e Palo: sperasi di poter pure fra breve intraprenderne l'esecuzione fra Palo e Civitavecchia e fra Camerlata e Como.

7. Vennero rifatti in acciaio circa 115 chilometri di binario, con corrispondente risanamento della massicciata, la quale venne pure risanata in molte altre tratte di linea già munite di binario in acciaio.

8. Furono ultimati i lavori di costruzione della Stazione definitiva di Chiavari e di quella altresì di Arenzano e sono in corso presso la prima i lavori di impianto di un fascio di binarî per deposito e smistamento di carri.

9. Si completò la costruzione della galleria di congiunzione fra il porto di Genova e la linea ligure di levante, e furono proseguiti, in base ai progetti precedentemente approvati, i lavori di spettanza della ferrovia sulle varie calate del porto stesso, costruendo la nuova stazione di Piazza Caricamento e trasportando negli antichi magazzini generali a Santa Limbania, opportunamente disposti, il servizio merci a piccola velocità di Genova P. P. Ciò rende possibile l'ampliamento del servizio merci a grande velocità nella stazione di Piazza Principe ed una migliore sistemazione dei vari suoi impianti, lavori ai quali si provvederà quanto prima.

10. Rammentiamo pure l'ampliamento ed il riordino delle stazioni di Novara, Livorno Vercellese, Busto Arsizio, Voghera, Novi San Bovo, Arcola, Carrara, Capalbio, Salerno, Metaponto, San Sostene, ecc.; — la riduzione a stazione di incrociamento della fermata di Pieve di Sori e l'impianto nella medesima di un binario merci; — l'impianto di binarî di manovra o di deposito e di meccanismi nelle stazioni di Alessandria, Mortara, Pegli, Spezia, Livorno Marittima, Pisa, ecc.; — la costruzione di tettoie viaggiatori o di tende metalliche a Bra, Livorno San Marco, Caserta, Sicignano, Monza, ecc.

11. La sostituzione di travate in ferro a quelle in ghisa al ponte sull'Era sulla linea Firenze-Empoli-Pisa; — il rinforzo di parecchi manufatti metallici fra Roma, Pisa e Spezia, e fra Roma, Napoli e Castellammare; — la ricostruzione dei ponti sul Novito e sul Lordo sulla linea Taranto-Reggio; — l'allargamento del ponte sul Po a Valenza per adibirlo anche ad uso della strada provinciale.

12. La costruzione di una galleria artificiale fra quelle di Porticciuolo 1° e Gaberta e di altra fra quelle del Rospo e del Turco, sulla linea Genova-Spezia; — l'impianto di apparati centrali Saxby e Farmer in varie stazioni e bivii della rete; — l'impianto nella stazione di Abbiategrasso di un apparato idrodinamico Bianchi-Servettaz, il cui funzionamento ha così bene corrisposto alle aspettazioni, che già ne è previsto, a preferenza di altri sistemi, l'impianto in molte altre stazioni; — l'impianto di un *blok-system* fra Torino e Trofarello, mercè cui sarà possibile far giungere a Torino, dalle varie ed importanti linee che vi mettono capo, tutto il traffico che a quel centro affluisce.

MATERIALE ROTABILE.

Vi abbiamo l'anno scorso informati circa i nostri sforzi per ottenere dal Governo i mezzi di far cessare la deficienza di materiale rotabile continuamente lamentata, ed abbiamo chiuso coll'annunzio della stipulazione di uno schema di convenzione per l'anticipazioue, da parte della Società, della somma occorrente alla provvista di 3000 carri.

Dobbiamo ora informarvi che tale convenzione non ha avuto seguito, essendosi il Governo deciso a somministrare direttamente la detta somma. Le pratiche d'acquisto ebbero il loro corso, e la fornitura, di un importo complessivo di circa L. 10,400,000, venne aggiudicata per L. 6,200,000 all'industria nazionale e per L. 4,200,000 all'industria estera.

Questi 3000 carri essendo però entrati in servizio principalmente nel secondo semestre del nostro terzo esercizio, non si potè evitare la necessità dei noleggi, necessità resa ancor maggiore nelle condizioni affatto eccezionali nelle quali si svolse il traffico dall'ottobre al marzo per effetto delle nuove leggi di finanza e specialmente della imminenza di importanti mutamenti nel regime daziario. Fu solo negli ultimi mesi dell'esercizio che, cessate siffatte condizioni, ed accresciuta, per le continue consegne di carri, la dotazione, potè essere progressivamente diminuito il quantitativo dei carri noleggiati.

Lo scorso anno vi abbiamo pure partecipato di avere, in giugno 1887, presentata al Governo la richiesta di 110 locomotive e di 500 carrozze. Tale richiesta non era ancora stata assecondata dal Governo verso la fine dell'anno, epperciò la Società la fuse nella proposta d'acquisto di materiale rotabile che presentò in novembre pei bisogni del biennio 1887-88-89. Su questa proposta essendo state fornite le più ampie giustificazioni, il Governo la approvò in gran parte, assegnando alla Società la somma di circa 21 milioni di lire per la provvista di 138 locomotive, 500 carrozze, 175 bagagliai e 1030 carri.

Una parte di detto credito, e cioè L. 7,500,000, venne messa a disposizione della Società alla fine di gennaio u. s. e fu tosto impegnata nella ordinazione di 64 locomotive, 204 carrozze e 80 bagagliai fatta per L. 4,700,000 all'industria nazionale e per L. 2,800,000 all'estero. Le consegne di questo materiale essendo cominciate nel corrente semestre, l'esercizio 1887-88 non ne ha avuto beneficio.

Quanto al residuo credito di L. 13,500,000, l'autorizzazione di impegnarlo venne dal Governo accordata in marzo, cosicchè le pràtiche d'acquisto non poterono essere cominciate che dopo il giugno.

Aggiungeremo che nello studio dei tipi di tutto il materiale, che si è venuto per tal modo provvedendo, si è tenuto conto, com'è naturale, dei progressi tecnici di costruzione, dell'aumento di velocità da assegnarsi ad alcuni treni diretti, e, quanto alle carrozze, delle sempre crescenti esigenze dei viaggiatori in fatto di comodità e sicurezza.

Chiuderemo questo cenno sul materiale rotabile avvertendo che, se confortante è il fatto delle nuove forniture autoriz-

zate per far fronte all'incremento del traffico e per dotazione delle nuove linee, non siamo però ancora al punto da poter dirci appieno soddisfatti, giacchè l'aumento del materiale avviene sempre dopo che i bisogni sono stati segnalati, quando già altri maggiori si manifestano. Non tralascieremo quindi d'insistere perchè il Governo, accordandoci in anticipazione i mezzi necessarî, ci metta veramente in grado di trovarci pronti ad ogni occorrenza.

CONTENZIOSO.

Le cause complessivamente sostenute dagli Uffici legali della Società, esistenti presso la Direzione Generale e presso le Direzioni d'Esercizio a Torino e Napoli, ammontano a 496, delle quali 292 erano ancora vertenti al 30 giugno u. s., 108 furono transatte od abbandonate, 61 vinte e 35 perdute.

Non tutte le suaccennate cause furono sostenute in conto esercizio; alcune e precisamente N. 34, che si riferiscono a questioni concernenti espropri, lavori, azioni reali o di danno occorsi per le opere che la Società eseguì in conto dell'Allegato B e dei fondi speciali della rete, furono trattate per conto di tali fondi.

Il numero delle cause non appare davvero eccessivo se si pon mente alla molteplicità dei rapporti di vario genere che intercedono tra le ferrovie ed i terzi.

Fra le cause che o pel loro valore o per l'importanza dei principî in discussione meritano di esservi segnalate, ne piace accennare qui alle seguenti:

1° *Causa a Genova per insufficienza di carri ai trasporti di carbone.* — Molte Ditte di Genova, spedizioniere e commercianti di carbone, associatesi, azionavano avanti quel Tribunale di Commercio l'Amministrazione nostra, e lamentando la sua pretesa inazione e l'insufficienza del servizio negli scali marittimi, concludevano perchè fosse condannata a fornire pel solo trasporto carboni un quantitativo giornaliero minimo di 300 vagoni, ripartibili fra di esse proporzionalmente e fra le altre Ditte che ne facessero richiesta, essendo stata tale quantità fissata per accordi presi tra l'Amministrazione ferroviaria, la Camera di Commercio e la Prefettura di Genova avanti l'anno 1884. Chiedevano poi che frattanto fosse condannata a risarcire i danni per precedente mancata provvista di detti vagoni, causata da interruzione temporanea di servizio.

Da parte nostra si oppose la irricevibilità dell'azione per mancanza di diritto nelle attrici alla chiesta fornitura preventiva e perchè era proposta in forma collettiva; che l'asserta convenzione era inverosimile ed impossibile e che la interruzione del servizio era stata cagionata da straordinaria quantità di neve.

Il Tribunale di Commercio accoglieva pienamente le domande delle attrici.

Ma la Corte di Genova, sull'appello della Società, non tardò a riparare a tale giudicato, negando alle attrici Ditte, come contrario alla lettera e allo spirito dell'art. 2 delle Tariffe, il preteso diritto che la ferrovia ponga a loro disposizione, per occorribili trasporti, vagoni, dei quali non abbiano fatta richiesta, poichè ciò equivarrebbe a creare alle medesime una posizione privilegiata in confronto del pubblico in generale, e spesso a danno della ferrovia stessa.

2° *Causa analoga a Savona.* — La Società venne citata avanti il Tribunale di Savona, per essere condannata a mettere a disposizione della Ditta attrice, sulle calate di quel porto, almeno quaranta vagoni al giorno, fino a che fosse ultimato il trasporto di 12 mila tonnellate di carbone che vi si trovavano depositate, oltre al risarcimento dei danni patiti e paziendi pella giacenza del carbone stesso.

Da parte nostra si sostenne che la limitazione posta al movimento sulla linea Savona-Torino dovevasi attribuire ai lavori di riparazione che si stavano eseguendo, affine di assicurare la regolarità del servizio, e non ad alcuna delle cause (negligenza, deficienza del personale) accennate dall'attrice.

Il Tribunale suddetto, facendo sue le argomentazioni della Corte d'Appello di Genova, nella sentenza pronunciata nella predetta causa, respinse le domande attrici, perchè contrarie alla lettera ed allo spirito dell'art. 2 delle Tariffe, giudicando che fino a che non sia stata fatta dal mittente la richiesta di trasporto, di cui agli articoli 92, 93, e 107 delle dette Tariffe, non si può dire che il contratto di trasporto sia perfetto, e quindi implichi nella ferrovia l'obbligo di attenervisi.

3° *Processo penale per ritardo di treno.* — In seguito a contravvenzione accertata dal R. Ispettorato pel ritardo di un treno-diretto in arrivo a Reggio-Calabria, quel Tribunale Civile e Correzionale ha incoato procedimento penale contro i diversi agenti, cui era imputabile il ritardo. Con sentenza del 14 giugno 1887, il Tribunale medesimo dichiarò non farsi luogo a procedere in via penale contro i detti agenti, non costituendo reato il fatto loro imputato.

Il Pubblico Ministero appellò da tale sentenza avanti la Corte di Catanzaro, sostenendo che per la legge sui lavori pubblici gli agenti ferroviari sono responsabili penalmente dei ritardi dei treni, atteso il carattere d'indole pubblica delle relative disposizioni.

La Corte predetta pecò, con sentenza 2 luglio c. a., ha confermato il giudicato dal Tribunale di Reggio, assolvendo gli imputati.

4° *Processo contravvenzionale per ritardo di treni a Milano.* — Sostenuta, come in altre sedi, la tesi della irresponsabilità penale del rappresentante della Società per le contravvenzioni al regolamento di polizia e sicurezza delle strade ferrate, nei casi di ritardi di treni, il Tribunale di Milano statuì essere muniti di sanzione penale gli obblighi imposti alle ferrovie dai Capitolati, dalla legge sulle opere pubbliche e dai regolamenti relativi, avendo essi per oggetto il pubblico interesse e quindi essere penalmente responsabili le Società concessionarie e per esse i loro Direttori generali, senza uopo di ricercare la responsabilità singola e personale dei diversi agenti, ai quali il ritardo possa imputarsi.

5° *Causa decisa dalla Corte di Cassazione di Torino circa la prescrizione.* — Una importante Ditta commerciale, sotto il regime delle vecchie tariffe delle ferrovie dell'Alta Italia, in una causa per titolo di rimborso di differenze di tasse di trasporto nella quale la detta Amministrazione aveva dedotta a difesa pregiudiziale la eccezione di prescrizione desunta dall'art. 118 delle Tariffe stesse, aveva riportato vittoria e ne era derivata perciò una massima generale incontestabile, imperocchè la Suprema Corte di Cassazione di Torino aveva in via definitiva giudicato che le azioni per rimborsi di differenze di tasse, derivando da fatto occasionato soltanto, ma non inerente al contratto di trasporto, sfuggivano alla sanzione del citato articolo delle Tariffe, e perciò era inopponibile l'eccezione di prescrizione di breve tempo da esso stabilita.

Attivatesi le nuove tariffe coll'esercizio sociale, la Ditta medesima ripropose la stessa questione, e infatti la Pretura e il Tribunale di Commercio di Milano, ossequienti al supremo giudicato della Cassazione, di cui si è fatto sopra parola, respinsero la pregiudiziale eccezione opposta dalla ferroria in base al corrispondente art. 146; ma la stessa Corte di Cassazione di Torino seppe riconoscere la vera essenza giuridica della controversia e il nuovo stato della questione, e statuì, contrariamente all'anteriore suo giudicato, che l'articolo 146 delle Tariffe in vigore contiene una pattuizione contrattuale approvata per legge e, come tale, avente effetto di vera e propria legge, e quindi è applicabile alle azioni per rimborsi di tasse la prescrizione stabilita dall'articolo stesso.

6° *Causa sulla validità di scrittura di cessione di stipendi e pensioni d'impiegati ed agenti dell'Amministrazione* — È tuttora vertente in Cassazione una causa, nella quale si dovrà decidere la questione di massima importantissima, se atti di cessione interessanti lo stipendio e la eventuale pensione dell'agente debitore, notificati regolarmente soltanto alla cessata gestione governativa od alla Società, durante il servizio attivo del cedente, possono sortire gli stessi effetti sulla pensione al collocamento a riposo del titolare, e così mantenere la propria graduatoria rispetto ad altri titoli di

credito che fossero notificati all'Istituto della Cassa Pensioni dopo il passaggio in quiescenza del debitore.

7° *Causa concernente l'applicazione della tassa sul valore locativo.* — La questione è vertita col Comune di Napoli, che aveva applicata la tassa sul valore locativo ai locali occupati dalla Direzione dell'Esercizio del secondo Compartimento e da altri uffici della Società non solo, ma anche ai locali destinati ad uso d'ufficio dei Circoli govenativi d'ispezione, che la Società è tenuta a provvedere a norma del proprio contratto d'esercizio.

La Corte d'Appello di Napoli ha stabilita la massima che i locali adibiti ad uso d'ufficio delle Società ferroviarie non sono soggetti alla tassa in parola, perchè rivestono il duplice carattere di ufficio pubblico e di stabilimento industriale.

Pende giudizio in Cassazione. (*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Dopo il *Sunto dell'Assemblea generale degli Azionisti*, tenutasi il 27 scorso novembre, e dopo il testo della *Relazione dei Sindaci* (V. n. 49), pubblichiamo ora il testo della

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1887-88

Signori. — Conformemente alle prescrizioni contenute nello statuto sociale, vi abbiamo convocati in assemblea generale per sottomettere al vostro esame il bilancio dello scorso esercizio, e per invitarvi a nominare i nuovi amministratori e i sindaci.

Come è nostro dovere, vi presentiamo in questa occasione una succinta esposizione dei fatti più importanti della nostra gestione; la quale, se risentì l'influenza di pubbliche calamità, non è però da ritenersi priva di interesse, sia per le riforme intraprese, sia per la ottenuta concessione della costruzione e dell'esercizio di nuove linee di strade ferrate.

La epidemia colerica che colpì tutta la parte orientale della Sicilia, seguìta dalla crisi commerciale e da quella bancaria, attenuò per lungo tempo le sorgenti del traffico nella intera isola; e fu fortuna che il costante studio da noi posto nel dare una organizzazione economica alla nostra azienda non ci abbia trovato impreparati nella lotta che dovemmo sostenere.

Pur non cessando di appagare le esigenze del pubblico col migliorare il servizio e favorire il commercio, non mancammo di svolgere sempre più quel programma di riordinamento dei servizi che ci condurrà gradualmente alla eliminazione di tutte le spese superflue.

Abbiamo così ottenuto una sensibile riduzione nella spesa di esercizio, che ci ha permesso, malgrado lo scarso prodotto della rete, di presentarvi un risultato che si può chiamare soddisfacente, poichè vi mette in grado di assegnare al capitale un adeguato compenso.

E questo fatto, se non ha grande importanza per il presente, è certo da segnalarsi come una lieta promessa per lo avvenire; imperocchè è a ritenere che, cessate le attuali cause perturbatrici del traffico, i prodotti della rete riprenderanno il loro sviluppo normale, migliorando di molto la situazione economica della nostra azienda.

A ciò devesi aggiungere il costante progresso da noi fatto nel rimuovere ogni ragione di dissidio col Governo, circa la esecuzione dei patti del contratto, la qual cosa ci fa confidare che potremo in breve sottrarre ad ogni discussione gli accreditamenti che ci competono.

1. — Ordinamento dei servizi.

Il nuovo assetto da noi dato ai servizi della nostra azienda ebbe ampio svolgimento in questo esercizio, e ci permise di raccoglierne maggiori frutti, come ben lo dimostrano le rilevanti economie da noi conseguite in confronto delle spese degli antecedenti esercizi.

Nella precedente relazione vi abbiamo detto quali vantaggi aveva prodotto il nuovo ordinamento e come la semplificazione del servizio ci avesse posto in grado di non rimpiazzare gli impiegati e agenti usciti dal servizio.

Questo stato di cose continuò anche nell'esercizio di cui vi intratteniamo, e potemmo con un personale sempre minore soddisfare a tutte le esigenze dell'Amministrazione, avvicinandoci continuamente a quell'ideale di esercizio economico e industriale cui volgemmo tutte le nostre cure.

E con piacere vi segnaliamo che il personale in genere ha risposto alla nostra fiducia, mostrandosi adatto ai nuovi ordinamenti ed alle mansioni cui è stato chiamato.

Consapevoli dei buoni risultati raggiunti in altre reti, istituimmo col 1° maggio p. p. in via d'esperimento una Direzione locale di esercizio per la linea Bicocca-Siracusa-Noto, concentrando in essa tutti i servizi della linea con a capo un unico funzionario responsabile.

E così su quella linea, adoperando meglio il personale e facendo sparire ogni distinzione fra servizio e servizio che spesso produce sperpero di forze, abbiamo potuto diminuire di un quarto il personale addettovi, raggiungendo una rilevante economia senza danno alcuno della regolarità e sicurezza del servizio.

Di tale sistema, specialmente adatto alle ferrovie di limitato traffico come sono le nostre, continueremo a fare assidua prova, nella fiducia di ritrarne quei frutti che altrove furono raccolti.

Per darvi una idea esatta del modo come era distribuito il personale sociale al 30 giugno 1888, in rapporto a quello che esisteva alla stessa data dell'anno precedente, vi mettiamo sott'occhio il seguente quadro:

PERSONALE STABILE E PROVVISORIO.

UFFICI E SERVIZI	Numero degli agenti ed impiegati esistenti al		Differenza in		Ammontare della spesa annua per stipendi e paghe al		Differenza in	
	30 giugno 1887	30 giugno 1888	più	meno	30 giugno 1887	30 giugno 1888	più	meno
Ufficio sede	4	5	1	»				
Segretariato (1)	31	36	5	»				
Ragioneria	30	25	»	5				
Controllo prodotti	76	71	»	5				
Ufficio contenzioso	5	4	»	1				
Id. sanitario	7	5	»	2				
Id. Cassa pens.	2	4	2	»				
Id. Cassa	11	11	»	»	3,622,555.—	3,521,252 75	»	101,302.25
Id. Cassa socc.	3	4	1	»				
Id. approvvig.	107	103	»	4				
Manutenzione e lavori	1485	1293	»	192				
Materiale e trazione	900	862	»	38				
Movimento e traffico	1079	997	»	82				
Direzione locale di Siracusa (2)	»	208	208	»				
Costruzioni	9	»	»	9				
	3749	3628	217	338	3,622,555.—	3,521,252.75	»	101,302.25
Numero degli impiegati ed agenti in meno al 30 giugno 1888			121	»	Spesa annua in meno al 30 giugno 1888		101,302.25	
			338	338			101,302.25	101,302.25

(1) L'aumento di cinque impiegati è provenuto dal passaggio della sezione ruoli dalla ragioneria al segretariato, essendosi ritenuto più adatto quest'ufficio alla revisione delle competenze del personale.

(2) Questa Direzione è stata istituita il 1° maggio 1888.

Risulta evidente pertanto che cogli attuali ordinamenti noi abbiamo potuto esercitare la rete con 121 impiegati stabili e provvisori in meno, rispetto a quelli che erano in servizio allo incominciare dello esercizio di cui vi intratteniamo, conseguendo una rilevante economia che valutata sul montare annuo degli stipendi ascende a L. 101,302.25, malgrado le promozioni e gli aumenti di stipendio accordati durante l'anno.

Però nel prospetto sopra esposto non è compreso il personale avventizio, il quale, mentre al 30 giugno 1887 era composto di n. 397 individui per un salario complessivo annuo di L. 149,266, al 30 giugno 1888 era ridotto a n. 344 per un montare totale annuo di L. 152,395, montare che risulta maggiore del precedente perchè contiene lo stipendio degli impiegati straordinari che destinammo all'ufficio dei lavori.

Dal quadro che segue rileverete poi la situazione numerica del personale sociale allo inizio della nostra Amministrazione nel 1885 e alla fine di ciascuno degli esercizi decorsi.

PERSONALE STABILE E PROVVISORIO.

UFFICI E SERVIZI	Numero degli impiegati ed agenti esistenti al				Ammontare annuo degli stipendi e paghe al			
	30 giugno 1885	30 giugno 1886	30 giugno 1887	30 giugno 1888	30 giugno 1885	30 giugno 1886	30 giugno 1887	30 giugno 1888
Uffici amministrativi	127	157	169	165	231,917.50	306,492.50	321,649.25	427,570.25
Manutenzione e lavori . . .	1,642	1,535	1,485	1,293	1,297,315.75	1,175,246.—	1,153,540.—	1,081,767.35
Materiale e trazione	917	936	900	862	1,001,789.—	1,025,008.75	985,836.25	935,124.25
Approvvigionamenti	93	99	107	103	100,726.—	111,145.—	125,063.—	»
Movimento e traffico . . .	1,162	1,098	1,079	997	1,140,026.25	1,062,642.—	1,027,085.—	934,016.50
Direzione locale di Siracusa .	»	»	»	208	»	»	»	142,774.40
Costruzioni	»	24	9	»	»	21,079.25	9,381,50	»
	3,941	3,849	3,749	3,628	3,771,774.50	3,701,613.50	3,622,555.—	3,521,252.75

NB. — Le indicazioni riguardanti il 30 giugno 1885 sono limitate al personale compreso negli elenchi di cessione, escluso, cioè, quello degli uffici direttivi, che risiedevano nel continente.

Ciò vale più specialmente pel servizio degli approvvigionamenti, il quale al 30 giugno 1885 aveva in Sicilia solo il personale dei magazzini e dei depositi.

La situazione degli avventizi era la seguente:

Al 30 giugno 1885, n. 400, spesa L. 155,200.
Al 30 giugno 1886, n. 433, spesa L. 177,760.
Al 30 giugno 1887, n. 397, spesa L. 149,266.
Al 30 giugno 1888, n. 344, spesa L. 152,395.

Mettendo ora in confronto la situazione complessiva del personale al 30 giugno 1885 con quella del 30 giugno 1888 voi troverete una differenza in meno di 369 agenti tra stabili, provvisori ed avventizi, con una economia di lire 249,326.75 sul montare annuo degli stipendi.

La forza numerica degli impiegati, che al 30 giugno 1885 era di 7.25 per chilometro di linea in esercizio, si ridusse a 5.90 al 30 giugno 1888.

La spesa effettiva di personale, escluso quello delle officine e comprese tutte le indennità diverse, ammontarono nel presente esercizio a L. 3,648,882.88

Di questa spesa non vi facciamo un confronto con quella dell'anno antecedente, perchè essendosi modificata la nomenclatura dei conti non è possibile un esatto rapporto; tanto più perchè ora, a differenza di quanto fu esposto l'anno antecedente, abbiamo creduto utile darvi la cifra effettivamente portata in contabilità, cioè la spesa di personale al netto di tutti gli addebitamenti fatti allo Stato, ai fondi speciali ed a terzi, per prestazioni d'opera.

Però possiamo assicurarvi che la economia effettivamente conseguita per questo titolo non è inferiore alle L. 80,000 abbenchè si fossero aumentati gli stipendi a n. 715 impiegati.

Questo soddisfacente risultato abbiamo potuto raggiungere mercè la cura posta dalla nostra Direzione generale nel semplificare il servizio e nell'attuare ordinamenti, che, come dicemmo, a simiglianza di quanto si pratica in altre reti, consentono una migliore utilizzazione del personale.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Congresso Internazionale Ferroviario.

(Terza Sessione a Parigi, 1889).

Il 17 corrente si riunisce a Bruxelles la Commissione Internazionale del Congresso Ferroviario allo scopo di deliberare sul seguente ordine del giorno:

1. Lettura dei processi verbali delle ultime adunanze.
2. Questionario definitivo per la terza sessione del Congresso.
3. Nomina dei relatori.
4. Disposizioni per assicurare il regolare funzionamento del Congresso, sopratutto per quanto riguarda la distribuzione del tempo.
5. Comunicazioni diverse.

><

Il capitale delle nuove azioni della Mediterranea.

Leggiamo in qualche giornale che la Società Mediterranea verserà, il 31 corrente, nelle casse dello Stato la somma di L. 4,500,000, quale terzo decimo sull'importo delle nuove azioni recentemente emesse.

È un errore che già ebbimo occasione di rilevare e correggere a proposito del secondo decimo (Vedi N. 40 del *Monitore*). Sta infatti che dal 25 al 31 corrente mese, i sottoscrittori delle 90,000 nuove azioni dovranno pagare il terzo decimo delle azioni stesse. Ma l'importo di queste rimane nelle casse della Società, la quale lo destina agli impegni assunti per la costruzione delle linee complementari contemplate nella Convenzione 21 giugno u. s , essendo stata appunto per questo scopo autorizzata ad aumentare di 45 milioni il proprio capitale. Questi nuovi 45 milioni non vanno dunque confusi coi 135, capitale primitivo della Società, che vennero sborsati allo Stato come prezzo d'acquisto del materiale mobile e degli approvvigionamenti.

><

Circa la deficienza di carri a Genova.

In questi ultimi tempi è risorta vivissima agitazione nel commercio genovese, il quale si lagna e protesta per deficienza di vagoni.

Che tutto l'impianto del porto di Genova e della ferrovia destinata a servirlo sia inadeguato allo sviluppo sempre crescente del traffico, è cosa nota da gran tempo; come pure si sa che precisamente per soddisfare a questi legittimi bisogni, che sono pure un interesse nazionale, furono, con grave sacrificio del paese, iniziati lavori importantissimi per l'ingrandimento del porto, per la costruzione della linea

succursale dei Giovi e per l'ampliamento degli scali di Genova, di Sampierdarena e di Novi.

Ora la costruzione della succursale è avanzata a tal punto, che se ne prevede l'apertura entro il marzo 1889; apertura che segnerà una data fausta, giacchè da sola basterà a recar valido sussidio alla unica linea attuale, la cui potenzialità trovasi ormai esaurita.

Per questo periodo, fortunatamente breve, che ancora ci divide dall'apertura della nuova linea, è impossibile non si rinnovino tratto tratto gli inconvenienti che dànno luogo alle proteste di Genova. Sarebbe ozioso ripetere quanto nelle condizioni presenti sia difficile il servizio ferroviario di Genova, e quale intensità di sforzi occorra per sfogarlo senza produrre imbarazzi maggiori e più frequenti. Non è lecito però disconoscere come la Società esercente nulla trascuri, anche nelle presenti circostanze, per corrispondere, nei limiti del possibile, alle richieste del commercio. E basti ricordare che nello scorso mese di novembre ben 1203 treni salirono i Giovi, moltissimi a doppia e taluni anche a tripla trazione, vale a dire più di 40 al giorno; il che, tenuto conto delle quattro ore sulle ventiquattro indispensabili alla manutenzione della linea, rappresenta un treno ogni mezz'ora su quella, tra le ferrovie europee di grande traffico, che ha la più forte pendenza.

><

Linea di circonvallazione di Roma.

La Commissione incaricata di studiare il riordino e completamento delle comunicazioni ferroviarie intorno a Roma, aveva affidato alle due Società, Adriatica e Mediterranea, il cómpito di eseguire, ciascuna secondo le proprie viste, il progetto della linea di cintura per trasmetterlo al Governo, il quale, previo esame dei due progetti, dovrà poi prendere una decisione definitiva.

Sappiamo che la Mediterranea ha ora ultimato il proprio progetto e ne ha già rassegnato una parte al Ministero, e precisamente quella tra la Serpentara (linea Roma-Orte) e i Prati di Castello, che comprende le stazioni o fermate di Serpentara, Prato delle Corse, Ponte Molle e Prati di Castello: quest'ultima sarebbe una grande stazione, con sviluppo analogo a quella di Trastevere.

><

Stazione di Trastevere a Roma.

Presso la Direzione generale della rete Mediterranea ha avuto luogo, il 13 corrente, una conferenza di Capi-Servizio, coll'intervento del Direttore Generale, per discutere sulla natura ed estensione dei servizi, a cui abilitare la nuova stazione di Trastevere a Roma, che probabilmente sarà aperta il 10 gennaio p. v.

Venne deciso di fare il servizio della piccola velocità per le merci delle prime cinque classi ed alcune anche delle altre; però con certe restrizioni, non essendo ancora abbastanza avanzata la costruzione dei piazzali.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Tronco Limone-Vievola).

Il Consiglio di Stato ha ritenuto, con osservazioni ed avvertenze, che possa approvarsi il progetto definitivo per l'appalto dei lavori di costruzione e di posa dell'armamento del quinto tronco della linea da Cuneo a Ventimiglia, compreso fra Limone e Vievola.

Per la costruzione di questo tronco di ferrovia furono presentati due progetti, uno del Direttore tecnico governativo della linea e l'altro dell'Ufficio tecnico delle costruzioni della Società per le Strade ferrate del Mediterraneo. Giusta il primo di detti progetti, la lunghezza del tronco risulta di metri 10,000, dei quali 8465 in galleria. Di questi ultimi, m. 8100 rappresentano la lunghezza della grande galleria sotto il Colle di Tenda, la quale avrebbe il suo imbocco (a sud), a sinistra del fiume Roja. La spesa preventivata per la costruzione dei lavori ammonta a L. 20,877,000, delle quali per opere soggette a ribasso d'asta L. 17,680,000; a disposizione dell'Amministrazione per la fornitura dei ferri di armamento, per le espropriazioni e per gli imprevisti, L. 2,637.000, e per direzione e sorveglianza L. 560,000.

Oltre al preaccennato progetto, la Direzione tecnica ne ha studiato un altro col quale la galleria di Tenda aveva uno sviluppo di m. 9150; ma venne respinto dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

In conformità al progetto sociale, la lunghezza del tronco è di m. 10,416.08. Di questa lunghezza m. 8374.83 rappresentano lo sviluppo della grande galleria. L'imbocco nord di questa è comune col progetto della Direzione tecnica governativa; l'imbocco sud è situato sulla destra del Roja. Il costo complessivo del tronco è preventivato di L. 25,158,030, delle quali L. 20,154,696.16 per opere soggette a ribasso d'asta, L. 2,716,052 55 per espropriazioni, ferri di armamento, ecc., e L. 2,287,281.29 per direzione e sorveglianza dei lavori.

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha preso in esame entrambi i progetti sovraindicati, ed ha opinato che per la grande galleria di Tenda sia da preferire il tracciato della Direzione tecnica governativa, adottando le dimensioni proposte dalla Società del Mediterraneo, e che per tutto il resto convenga di adottare il progetto sociale, coordinandolo al diverso andamento della galleria.

Lo studio di riforma all'uopo occorrente trovasi già in corso di esecuzione a cura della Direzione governativa di Cuneo.

><

Ferrovia Porto Civitanova-Albacina.
(Tronchi Macerata-San Severino.)

Fra pochi giorni l'apertura al pubblico esercizio dei rimanenti tronchi di ferrovia da Macerata a San Severino completerà la intera traversata da Porto-Civitanova ad Albacina.

Questo importante allacciamento delle due linee principali, la Adriatica litorale e l'ex-Romana, facilitando lo sviluppo delle industrie col collegare i ricchi centri commerciali dell'intera provincia maceratese e l'avvicinamento di questa alla Capitale, giustifica l'impazienza con cui l'apertura della restante tratta è attesa.

Il tracciato di questa, partendo dalla stazione di Macerata, termine della Civitanova-Macerata già costrutta, segue per Sforzacosta la valle del Chienti, che rimonta fino presso Tolentino, e quindi, attraversato il contrafforte detto della Bura, che separa la valle del Chienti da quella del Potenza, si congiunge a San Severino al rimanente della linea Macerata-Albacina già aperto da qualche anno all'esercizio.

Il tratto di ferrovia in parola venne diviso nei tre tronchi Macerata-Sforzacosta, Sforzacosta-Tolentino e Tolentino-San Severino, e la costruzione di essi venne affidata per appalto rispettivamenle alle Imprese ingegnere Giovanni Frontini, Augusto Bandini, e fratelli Amari.

Fatta eccezione pel secondo tratto Urbisaglia-Tolentino, la cui costruzione fu intrapresa nel 1887, i lavori relativi al primo ed al terzo tronco furono iniziati nel 1885 e condotti fino al settembre 1886 dalla cessata Direzione tecnica governativa di Macerata, e continuati sino al loro compimento dall'Ispettorato governativo del Circolo ferroviario di Ancona, al quale, nella predetta epoca del settembre 1886, venne affidata la Direzione della intera linea Civitanova-Macerata-Albacina.

La percorrenza totale misurata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Macerata e di San Severino è di chilometri 28,393.87, dei quali chilometri 10,685.61 in curva con raggio minimo di m. 300.

L'altimetria è divisa in pendenze variabili fino al 25 per mille nel tronco Macerata-Sforzacosta, all'11 per mille in quello Sforzacosta-Tolentino, ed al 20 per mille nell'altro tronco Tolentino-San Severino.

Il punto più alto di questo tratto risulta di metri 298.90 sul livello del mare, nel tronco Tolentino-San Severino, mentre le ordinate del ferro alle stazioni di Macerata e di San Severino, sono rispettivamente di m. 257.40 e di m. 234.57. Lungo di esso si incontrano due stazioni, quella di Urbisaglia, alla quota di m. 140.40, e quella di Tolentino, alla quota di m. 225.40, ed una fermata per l'abitato di Pollenza alla quota di m. 177.53.

Per la custodia della linea e dei passaggi a livello vennero costruite n. 19 case cantoniere doppie, 21 semplici e 4 garette in muratura.

Dei 42 attraversamenti a livello, n. 2 sono per strade provinciali, 7 per strade comunali, e 33 per strade vicinali e private. Le opere d'arte costruite sono in totale 143. I rilevati lungo questo tratto hanno un'altezza massima di m. 16,14, e le trincee una profondità massima di m. 12.18.

Il tronco *Macerata-Sforzacosta*, lungo m. 7231.63, distinguesi per l'importanza dei movimenti di terra, i quali richiesero qualche speciale cura in lavori di consolidamento. Le opere principali di questo tronco sono: una galleria detta del Convitto, presso Macerata, lunga m. 278.32, ed il ponte sul rivo Sforzacosta di luce m. 10.

Nel tronco *Sforzacosta-Tolentino*, della lunghezza di m. 10,938.83, l'opera più importante è il viadotto sui torrenti Salcito e Masciano, a 5 luci di m. 11 ciascuna.

Di tutto il tratto di ferrovia Macerata-Sforzacosta, il terzo tronco *Tolentino-San Severino*, della lunghezza di m. 11,223.41, merita davvero una speciale menzione, sia per le difficoltà tecniche dovute all'andamento orografico ed alla natura argillosa dei terreni attraversati, come per l'importanza stessa delle opere eseguite. Di fronte a questi terreni argillosi ed in continuo movimento per l'acqua latente, si dovettero provvedere in tempo speciali lavori di consolidamento delle scarpate massime delle trincee, ed in alcuni punti anche del piano di formazione. Le maggiori difficoltà si rinvennero in due trincee nelle quali si constatò in movimento la campagna a monte per una grande estensione; interessante anche la parte inferiore al piano di piattaforma. Si dovette pertanto progettare ed eseguire in una delle trincee una galleria artificiale lunga m. 53, e nell'altra un robusto muro di sostegno con drenaggio a speroni a secco, della lunghezza di metri 102.25 e dell'altezza di m. 4.28.

In questo tronco si contano n. 9 viadotti, dei quali due veramente importanti, il San Bartolomeo ed il San Giuseppe, hanno la lunghezza di m. 230 circa e l'altezza massima che supera i m. 30 dal piano di piattaforma al fondo della valle; essi sono a due ordini con 11 archi al primo e 16 al secondo, di m. 10 ciascuno.

S'incontrano pure n. 4 gallerie: la prima, a partire da Tolentino, è quella di San Giuseppe, in prossimità del viadotto omonimo, lunga m. 173.33; la seconda è quella della Bura, di m. 1030; la terza, chiamata La Maricella, di m. 137.60, e la quarta, detta di Camellotti, di m. 480.00. Lungo questo tronco i muri di sostegno misurano una lunghezza complessiva di circa m. 1200. I lavori tutti, tanto di questo importantissimo tronco, come degli altri due precedenti, vennero in genere dalle rispettive Imprese eseguiti con accuratezza, solidità e precisione.

><

Materiale rotabile per l'Adriatica.

Sappiamo che la Direzione generale delle Strade ferrate meridionali ha sottoposto all'approvazione del Rº Ispettorato generale la regolare proposta per la provvista di: n. 24 locomotive; n. 142 carrozze; n. 24 bagagliai, e n. 1550 carri, in conto delle provviste di materiale rotabile occorrenti nel biennio di esercizio 1889-90-91. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 8,744,769.

Il suindicato materiale è suddiviso, per categorie, come segue;

N. 12 locomotive a carrello a quattro ruote accoppiate; n. 12 locomotive-*tenders* a sei ruote accoppiate; n. 6 carrozze di 1ª classe; n. 24 carrozze miste di 1ª e 2ª classe; n. 12 carrozze di 2ª classe; n. 100 carrozze di 3ª classe; n. 12 bagagliai ad un compartimento, n. 6 a due compartimenti, e n. 6 bagagliai-posta; n. 600 carri chiusi per derrate alimentari; n. 550 carri aperti a sponde alte; n. 400 carri piatti, dei quali 200 con tutte le sponde mobili, 150 con sponde laterali mobili e 50 a bilico.

><

Secondo binario sulla linea Milano-Bologna.
(Tronchi Rogoredo-Piacenza-Parma).

La Società esercente le Srade Ferrate dell'Adriatico ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto pell'impianto del secondo binario sul tratto della linea Piacenza-Bologna, compreso fra Piacenza e Parma. La spesa preventiva col progetto medesimo rileva a L. 821,738.42. Un tale lavoro è reso indispensabile dal sempre crescente sviluppo del traffico sulla linea Milano-Bologna che manca tuttora del secondo binario fra Rogoredo e Piacenza e fra Piacenza e Parma.

La predetta Società ha fatto riserva di presentare prossimamente anche il progetto di raddoppio fra Rogoredo e Piacenza.

Il progetto ora sottoposto all'esame superiore comprende anche il rifacimento dei binarî tronchi esistenti in talune stazioni, nonchè il necessario riordinamento dei binarî di tutte le stazioni.

I lavori dei quali trattasi saranno eseguiti direttamente in economia, ad eccezione dell'approvvigionamento, carico sui vagoni e successivo scarico a piè d'opera della ghiaia vagliata per la massicciata del nuovo binario, che sarà dato in appalto, suddiviso in due lotti.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.
(Aggiudicazione della gara dei sei tronchi Sant'Eufemia-Ricadi).

Secondo quanto abbiamo preannunciato, il 10 cor-

rente ebbe luogo presso il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate la licitazione privata per l'appalto dei sei tronchi della ferrovia Eboli-Reggio: Sant'Eufemia-Maida; Maida-Angitola; Angitola-Porto Santa Venere; Porto Santa Venere-Briatico; Briatico-Pargheglia e Pargheglia-Ricadi.

Quattro furono le Ditte che presentarono la scheda, cioè: l'ingegnere Boratto che offrì di eseguire tutti i lavori per complessive L. 24,000,000; l'impresa Norsa e Bassani di Mantova, per L. 22,730,000; la ditta Michele Calderai per L. 21,760,000, ed infine la Ditta John R. Dos Passos di New-York che offrì di assumere l'appalto per sole L. 16,350,000. Questa sola non superò la scheda governativa, e riuscì perciò deliberataria.

><

Per gli inventari
materiale mobile ed esercizio delle Meridionali.

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha aderito alla proposta del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, di affidare ad apposita Commissione l'incarico di studiare le modalità da osservarsi per l'impianto e la tenuta degli inventari del materiale mobile e di quello di esercizio.

La prefata Società ha delegato a rappresentarla nella Commissione medesima i signori: comm. Saverio Agazzi Ing. Capo-servizio del Materiale, ed il signor Giovanni Bellone Capo dell'Ufficio amministrativo.

><

Progetti e preventivi della Mediterranea.

La Direzione Generale del Mediterraneo ha trasmesso al Ministero dei Lavori Pubblici per l'occorrente approvazione i seguenti progetti e preventivi di spese:

L. 1285 per trasposizione della colonna idraulica ed applicazione di fanali girevoli agli scambi 2, 9 e 10 della stazione di Mondovì.

L. 1550 per impianto di un ufficio telegrafico in stazione di Vernazza.

L. 20,800 per impianto di una gru da pesi da 20 tonnellate allo scalo merci piccola velocità di Torino P. N.

L. 2704.23 per innesto della linea per Isernia e ampliamento della stazione di Caianello.

L. 1800 per rifacimento in acciaio col modello V¹ di due scambi semplici modello M in ferro nella stazione di Pisa Centrale.

L. 19,500 per apertura di una cava di pietrisco presso il Km. 211 della linea Empoli-Chiusi fra le stazioni di Rapolano e Lucignano.

L. 147,500 per rifacimento di metri 16,377.15 di binario e N. 4 scambi lungo il tronco Terranova-Castel d'Agogna.

><

Approvazioni di spese della Mediterranea.

Con recenti decreti ministeriali sono state approvate, su proposta della Società esercente la rete Mediterranea, le spese seguenti:

L. 273,400 per ricostruzione delle travate metalliche sui terreni Orco e Mallone lungo la linea Torino-Novara;

L. 177,450 per costruzione di un pennello a difesa della sponda destra del fiume Po a monte del ponte ferroviario presso Valenza (linea Alessandria-Arona);

L. 169,110 maggior spesa per la parziale ricostruzione del vôlto della galleria Sella lungo la linea Savona-Bra;

L. 41,000 per risanamento della massicciata fra Milano P. T. e Corsico.

><

Altre approvazioni di spese per lavori pervenuti alla Società Mediterranea dal R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate:

L. 25,240 per rifacimento metri 3095 di binario fra le stazioni di Arenzano e Varazze, sulla linea Genova-Ventimiglia;

L. 24,000 per ampliamento binario allo scalo merci a piccola velocità della stazione di Torino P. N.;

L. 10,000 per costruzione di un magazzino merci con piano caricatore in stazione di Desio;

L. 9,000 per impianto binario tronco e bilancia a ponte fissa della portata di 30 tonnellate nel deposito combustibili a Roma-Termini;

L. 5,400 per ampliamento dello scalo merci a Calcababbio.

L. 2,500 per impianto illuminazione a gaz nel nuovo magazzino merci a grande velocità a Genova P. P.;

L. 1,250 per modificazione binari nel deposito locomotive della stazione di Novi Ligure;

L. 780 per riordino del fabbricato viaggiatori e prolungamento del marciapiedi in stazione di Borgoratto;

L. 870 per riordino della copertina di coronamento del piano caricatore a Ceva;

L. 118 per impianto di una gru da 6 tonnellate a Civitavecchia;

L. 10,973 per rifacimento di metri 248 di binario e di 15 scambi a Milano Centrale;

L. 107.50 per applicazione di un parapetto per separazione dello sportello distribuzione biglietti per la linea Milano-Chiasso in stazione Centrale di Milano;

L. 9,679 maggior spesa per sistemazione di trincee sulla linea Savona-Bra;

L. 4,900 per aggiunta di piastre d'appoggio e traverse al binario fra Gavorrano e Follonica (linea Roma-Pisa);

L. 1,070 per ampliamento del cortile merci in stazione di Ponte a Elsa (linea Empoli-Chiusi).

><

Apertura di gare della Mediterranea.

In data 8 corrente la Società del Mediterraneo ha indetta una gara per appalto lavori di rinforzo e sistemazione delle impalcature metalliche del ponte sul torrente Pantano al Km. 144.656 della linea Napoli-Metaponto. Importo L. 52,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 20 corrente.

><

In data 9 andate dalla Società stessa venne pure indetta la gara per appalto dei lavori di costruzione d'un magazzino merci con relativo piano caricatore nella stazione di Desio. Importo L. 36,000. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 20 corrente.

><

Aggiudicazioni di gare della Mediterranea.

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato Generale ha fatto luogo alle seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta Famoretti Giacomo di Milano l'appalto per il risanamento della massicciata lungo il tronco Gallarate-Somma, col ribasso del 19 0[0;

Alla Ditta Lattarulo Napoleone di Taranto la costruzione di platee a due ponticelli della linea Taranto-Reggio col ribasso del 10 0[0;

Alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano l'appalto per le opere metalliche relative al 1° gruppo dei lavori d'ampliamento e riordino delle Officine di Pietrarsa col ribasso del 20 0[0.

*

><

Contratti per combustibili colla Mediterranea.

Sappiamo che la Società per le Strade ferrate del Mediterraneo ha stipulato i seguenti contratti d'acquisto di combustibili:

Colla Società Carbonifera italiana di Genova, per tonnell. 60,000 di mattonelle da consegnarsi a Novi;

Col Sindacato dei carboni francesi a Marsiglia, per tonn. 8000 di carbone grosso, 8000 di minuto e 12,000 di mattonelle;

Colla Ditta Fischer di Livorno, per tonn. 20,000 di mattonelle;

Colla Società delle miniere di Altenwald, per tonn. 10,000 di carbone grosso tedesco.

><

Contratti colla Mediterranea.

Nella seduta del Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo tenutasi il giorno 14 corrente vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1° Colla «Société industrielle et commerciale des métaux» di Parigi per fornitura di 8000 tubi bollitori d'ottone per locomotive;

2° Colla «Société Anonyme des usines à cuivre et à zinc» di Liegi per fornitura di 4000 tubi bollitori di ottone per locomotive;

3° Colla Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano per appalto delle impalcature metalliche sul canale Redefossi, sui sovrapassaggi della strada della Pietrasanta, del Comporico, del Morivione e Giuseppe Meda sulla linea di circonvallazione di Milano;

4° Colla Ditta Callegari Enrico di Bologna per fornitura, carico, scarico e spandimento di mc. 10.830 di ghiaia vagliata pel risanamento della massicciata tra Alessandria e Frugarolo;

5° Colla Ditta Ghiglione Vincenzo di Ceva per rifacimento binario fra le stazioni di Bra e Madonna del Pilone, sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore;

6. Coll'Impresa industriale italiana di Napoli per rinforzo e completamento della impalcatura a mare del sottovia obliquo in ferro al chilometro 53.457, presso la stazione di Salerno, sulla linea Napoli-Eboli.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi al servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi l'atto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e la Impresa Battaglia Cecilio, relativo a tacitazione di vertenze insorte nella esecuzione dei lavori del tronco Groppello-Cava Carbonara, della linea Vercelli-Mortara-Pavia-Broni;

2. Che possa essere approvato un progetto per lavori di consolidamento di una frana lungo la linea da Napoli a Metaponto, presentato dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, unitamente al preventivo della spesa relativa di L. 109,000;

3. Che nel modo proposto dalla Amministrazione governativa possano comporsi tutte le vertenze sollevate dalla Impresa Menotti in dipendenza dalla esecuzione dei lavori del tronco da Battipaglia ad Ogliastro, nella ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

4. Che possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate meridionali per l'impianto di un rifornitore in stazione di Chioggia, nonchè il compromesso concordato col Municipio di Chioggia per la fornitura dell'acqua occorrente;

5. Che meriti la ministeriale approvazione il progetto dei lavori di completamento del tronco Zollino-Nardò-Galatone, nella ferrovia Zollino-Gallipoli, presentato dalla Società esercente la Rete adriatica, ammettendo che alla esecuzione dei lavori si proceda in parte mediante appalto a licitazione privata, ed in parte ad economia;

6. Che possa essere approvato l'atto di sottomissione della Ditta Luigi Rizzi relativo a modificazioni del contratto stipulato colla Ditta stessa per la fornitura di bilancie occorrenti in talune stazioni della linea da Roma a Solmona;

7. Che a piena e definitiva transazione di ogni vertenza colla Impresa Pasi Giuseppe in ordine alla esecuzione dei lavori di armamento e di posa in opera del materiale fisso lungo il tronco da Bologna a San Giovanni in Persiceto, nella ferrovia da Bologna a Verona, possano ammettersi i maggiori compensi proposti dal collaudatore.

><

Il prefato Consiglio ha poi riservato di dare il proprio parere sulla transazione concordata colla Impresa Garotti circa i maggiori compensi da essa domandati in ordine alla esecuzione di lavori nel tronco Massalombarda-Lugo (ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini), dopo che sulla transazione medesima avrà dato il suo voto il Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Sistemazione ed ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Pordenone, ferrovia Mestre-Udine-Cormons;

2. Progetto pel consolidamento della trincea del cavalcavia dal chilom. 199 + 0.68 al chilom. 200 + 550 della ferrovia Palermo-Canicatti-Licata;

3. Lavori di ampliamento al tronco Parma-Po, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

4. Progetto d'appalto dei meccanismi fissi pei tronchi da Robilante a Limone nella ferrovia Cuneo-Ventimiglia;

5. Progetto esecutivo del primo tronco Roma-Pantanelle della ferrovia Roma-Nemi;

6. Progetto per la rimessa locomotive nella stazione di Domodossola sulla ferrovia Gozzano-Domodossola;

7. Progetto d'appalto del tronco Viadana-San Zeno della ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

8. Progetti per l'ampliamento della stazione di Maddaloni, lungo la linea Foggia-Napoli;

9. Progetto di ampliamento della stazione di Sesto Fiorentino nella linea Firenze-Pistoia-Pisa;

10. Progetto per l'impianto di grue idrauliche nelle stazioni di Feltre e di Alano Fener, lungo la linea Belluno-Feltre-Treviso;

11. Progetto d'appalto dei ferri minuti per l'armamento del tronco Valsavoia-Scordia nella ferrovia Valsavoia-Caltagirone:

12. Schema di regolamento per la circolazione delle locomotive stradali.

><

Tariffe.

Dai Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura Industria e Commercio è stato firmato il Decreto col quale è approvata, in via di esperimento e per la

durata di un anno, una tariffa locale a piccola velocità portante il N. 412 per la Rete Mediterranea, concernente i trasporti di vino nostrano e mosto in botti o barili, dalle seguenti linee: Bagnara-Reggio di Calabria-Taranto-Mesagne, Catanzaro Sala-Catanzaro-Marina, Sibari-Cosenza, Metaponto-Sicignano e Sicignano-Castrocucco, e stazioni oltre Genova, in destinazione di Roma e di Napoli e percorrenti esclusivamente linee della Rete Mediterranea.

I prezzi della preindicata tariffa sono fissati per vagone e calcolati sulle stesse basi della tariffa locale 204, serie B, con un minimo di percorrenza di 500 chilometri.

BIBLIOGRAFIA.

Atlante delle Ferrovie dell'Europa Centrale (*Atlas der Eisenbahnen Mittel-Europa's*) di W. Nietmann, edito a **Lipsia** da Karl Fr. Pfau. — Abbiamo ricevuto dall'Editore questa importantissima pubblicazione cartografica-ferroviaria, della quale non sappiamo se dobbiamo maggiormente lodare l'accuratezza o raccomandare l'utilità.

L'**Atlante** comprende le Strade Ferrate, anche le locali od economiche, della Germania, Austria-Ungheria, Francia, Italia, Belgio, Olanda e Svizzera, ed è composto di 62 carte speciali alla scala di 1:700,000. Per ciascun Stato v'ha un completo registro alfabetico delle Stazioni, nel quale i nomi di queste — e così pure nelle carte — sono segnati nella lingua nazionale.

La Germania è divisa in 20 carte speciali, oltre una generale che rappresenta complessivamente la estensione ed indica la enumerazione di ciascuna carta speciale; l'Austria-Ungheria è divisa in 16 speciali, oltre la generale; la Francia in 14 speciali, oltre la generale; l'Italia in 5 speciali. Il Belgio, l'Olanda e la Svizzera hanno ciascuna una carta speciale.

Tanto nelle carte, poi, quanto negli elenchi alfabetici delle stazioni di ciascun Stato sono numerosissimi, chiari ed utilissimi i segni convenzionali e le particolari indicazioni topografiche, statistiche e ferroviarie.

Sulle carte speciali, per esempio, sono differentemente indicate con segni e colori diversi:

per ciascuna rete, società o divisione di ferrovie: le ferrovie in esercizio, le linee in progetto od in costruzione;

le città oltre 100,000 abitanti e quelle di cinquanta, venti, dieci o cinque mila abitanti, ed i villaggi;

i fiumi, torrenti e canali;

i confini dei comuni e delle provincie.

Nel registro alfabetico, per ogni Stato, dei nomi delle stazioni sono segnate per ciascuna di esse:

la posizione della stazione nella carta speciale in cui essa si trova, di modo che ne è pronta e facile la ricerca;

la linea ferroviaria a cui la stazione appartiene;

la indicazione se questa sia abilitata al servizio completo dei passeggieri, bagagli, merci a piccola ed a grande velocità, ecc. o ad una parte soltanto di tale servizio.

A complemento infine di tante e così importanti informazioni, aggiungesi per ogni Stato la sede delle principali Amministrazioni ferroviarie e la lunghezza complessiva delle strade ferrate in chilometri.

Insomma nel raccomandare questo *Atlante delle Ferrovie dell'Europa Centrale* alle Amministrazioni Ferroviarie, alle Società e persone che per traffici o qualsiasi ragione hanno continui rapporti colle Ferrovie di tanta parte dell'Europa, alle pubbliche Biblioteche, ai Circoli, ai Club — crediamo far cosa utile a quanti per amministrazione, commerci, studio o diletto seguono lo sviluppo ferroviario negli Stati che circondano l'Italia, e specialmente a coloro che hanno frequente bisogno di chiare e precise indicazioni sulle linee e stazioni dell'Europa Centrale.

Gli è certo che nessun altro atlante geografico o carta murale offre tanta copia di tracciati e di informazioni tecnico-statistico-amministrative delle Ferrovie dell'Europa Centrale, in così comodo ed acconcio formato, quanto l'**Atlante** di **W. Nietmann** edito a **Lipsia** da **Karl Fr. Pfau.**

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti, preventivi di spese* ed *elaborati di gara:*

1. Preventivo di L. 10,640 per eseguire una gettata di massi lungo il rilevato ferroviario della linea Genova-Ventimiglia fra le progressive 20,815 e 21,805;

2. Preventivo di L. 6400 per modificazioni di livellette al binario di ricovero nella stazione di Isola del Cantone, per facilitare il regresso dei treni discendenti;

3. Preventivo di L. 2100 per la sostituzione di cancello e cancellate in legno nella stazione di Santuario e per la costruzione di un nuovo tratto di cancellata;

4. Preventivo di L. 14,700 per lavori di consolidamento al manufatto situato al chilometro 200.744, della linea da Napoli a Metaponto;

5. Elaborati di gara per la fornitura di N. 20,700 chiavarde di diverso tipo, del peso complessivo di circa 9638 chilogrammi.

— *Aggiudicazione di gara per le Ferrovie Complementari.* L'appalto stato indetto pel 29 novembre u. s. per la fornitura di 28 scambi semplici con crociamento a cuore in acciaio fuso capovolgibile, occorrenti: 15 pel tronco Teggiano-Casalbuono e 13 pel tronco Vallo-Pisciotta, fu deliberato alla Società Italiana Ausiliare di Strade ferrate in Torino, che offerse il ribasso del 12 0|0 (V. N. 46 e 47 *Annunzi*).

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti, preventivi di spese* ed *elaborati di gara:*

1. Preventivo di L. 3490 per l'applicazione di sonerie elettriche ai dischi delle stazioni di Bagnolo Mella, Verolanova e Robecco della linea Pavia-Brescia;

2. Preventivo di L. 1610 per l'applicazione di sonerie elettriche nella stazione di Soresina lungo la linea Treviglio-Cremona;

3. Preventivo di L. 2020 per l'impianto di 16 fanali e per l'impianto di 2 garette nella stazione di Solmona;

4. Preventivo di L. 1505 per l'applicazione di sonerie elettriche ai dischi della stazione di Torre dei Picenardi nella linea Cremona-Mantova;

5. Preventivo di L. 1150 per la riduzione di locali ad uso del Capo-ufficio del deposito locomotive in stazione di Milano;

6. Preventivo di L. 2780 per l'applicazione di sagome di carico nelle stazioni del tronco da Cineto Romano ad Avezzano della linea Roma-Solmona;

7. Preventivo di L. 3100 per la ricostruzione del vôlto al sottopassaggio al chilometro 492.806 della linea da Bologna a Otranto;

8. Preventivo di L. 8551.57 per l'acquisto di N. 90 copertoni impermeabili per uso degli scali merci di varie stazioni della rete;

9. Preventivo di L. 19,135 per le trasmissioni secondarie ed intelaiature per le controtrasmissioni della nuova sala torneria nelle officine di Verona;

10. Preventivo di L. 821,738.42 per l'impianto del secondo binario fra le stazioni di Piacenza e di Parma. (Vedi *Informazioni*).

— La stessa Direzione Generale ha inoltre sottoposto per l'approvazione i seguenti *contratti:*

1. Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per la fornitura delle nuove travate metalliche pei ponti Teverone e Corese nella linea Roma-Orte;

2. Colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova per la costruzione d'un pignone sull'Oglio a difesa della spalla sinistra del ponte al chilometro 6.242 del tronco Olmenetta-Brescia;

3. Colla Società Barbieri Gaetano per la fornitura e collocamento in opera di una pensilina metallica in prolungamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Ravenna.

Ferrovia del Sempione. — *Concorso dell'Italia.* L'*Agenzia Stefani* ha comunicato il 12 corrente il seguente telegramma da Berna: Il governo italiano non è alieno dal concedere un sussidio pel traforo del Sempione. Tale concorso sarebbe sensibilmente inferiore ai 15 milioni di lire, ritenuto che un altro contributo sarà concesso dalle provincie italiane, specialmente interessate.

Il governo italiano prenderebbe a suo carico le linee di accesso al Sempione. Lo sbocco del tunnel dovrebbe essere sul territorio italiano e quanto alle tariffe l'Italia dovrebbe essere trattata come lo Stato più favorito. Il sussidio dell'Italia sarebbe pagabile in una serie d'anni corrispondente alla durata della costruzione ed il governo italiano dovrebbe essere guarentito o dell'intera esecuzione del lavoro, senza che avvenga di dover accordare un qualsiasi supplemento di contributo, o della retrocessione del suo concorso stesso, quando l'opera non fosse portata a compimento.

Ferrovia Ceva-Ormea. — *Apertura di gara.* Presso il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate avrà luogo il 29 corrente, alle ore 10 ant., l'incanto unico e definitivo, mediante offerte segrete, per l'appalto e deliberamento della fornitura e posa in opera delle travate metalliche occorrenti lungo il tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno della ferrovia Ceva-Ormea.

La somma è presunta in L. 560,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. I lavori dovranno essere compiuti entro 20 mesi dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 28,000; quella definitiva in L. 56,000. Il deliberatario dovrà, nel termine di 8 giorni successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

Ferrovia Parma-Spezia. — *Apertura di gara.* Alle ore 10 ant. del 27 corrente, presso la Prefettura di Parma si addiverrà allo appalto e deliberamento definitivo dei meccanismi fissi, indicati nel quadro che segue, occorrenti all'armamento dei tronchi Fornovo-Solignano e Solignano-Ghiare della ferrovia Parma-Spezia, diviso in tre lotti:

Provviste	Importo	Cauzione provvisoria	Cauzione definitiva
1. Piattaforme girevoli del diametro di m. 5,50, N. 1; e serbatoio della capacità di mc. 50, N. 1 . . . . L.	10,730	540	1,080
2. Segnali a distanza colle trasmissioni, N. 10; grù da pesi della portata di tonnellate 6, N. 3, e grù idrauliche, N. 2	31,503	1,575	3,150
3. Sagome di controllo, N. 3; cancelli in ferro, N. 15; e sbarre girevoli in ferro, N. 8	4,337	220	440

Consegna a tre mesi.

Ferrovia elettrica Milano-Monza. — Gli ingegneri Margotti, Cabella e Moneta hanno terminato gli studi fatti per conto della Società degli *omnibus* per l'impianto di una ferrovia elettrica da Milano a Monza.

Si adotterebbero, secondo le fatte proposte, vetture speciali con accumulatori Reckenzaun. Il percorso che ora fa il tram a cavalli in 70 minuti verrebbe fatto in 57 minuti, massima velocità permessa dai regolamenti. L'impianto è preventivato in L. 312,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Nuova ferrovia italiana in Africa. — Il Comando militare di Massaua sta studiando l'impianto di una ferrovia come quella da Massaua a Sahati, da sostituirsi alla guidovia, sistema Decauville, che corre da Taulud ad Arckico.

La nuova strada ferrata strategica, dipartendosi dalla penisola di Abd-el-Kader, si allaccerebbe a Taulud, attraversandone la diga, e si diramerebbe poi ad Arckico, costeggiandone il golfo.

Degli occorrenti studi si occupa l'ing. Verneau, Direttore della ferrovia Massaua-Sahati.

Ferrovie Germaniche. — *Doppio binario.* Il Governo centrale tedesco è intenzionato di far l'acquisto di tutte le ferrovie tedesche, e in prima linea, di quelle del Granducato di Baden. Esso vuole assolutamente averle tutte nelle sue mani, onde potere più facilmente adoperarle in caso di bisogno. Frattanto i Governi confederati sono stati interessati a fare al più presto possibile, sulle linee strategiche e di grande passaggio, il doppio binario, che tutte le nuove linee da eseguirsi d'ora innanzi dovranno avere, tranne quelle con uno scopo locale.

Il Ministero bavarese presenterà alle Camere la domanda d'un credito di 20 milioni di marchi per fornire le principali ferrovie dello Stato di doppia rotaia. Il lavoro dovrà cominciare entro l'anno venturo; i piani relativi sono già terminati.

Ferrovie Russe. — *Riscatto.* Facendo seguito a quanto abbiamo altre volte annunciato, aggiungiamo ora che il riscatto delle ferrovie private russe è non solo deciso ma che esso avrà luogo quanto prima. A ciò ha dato decisivo impulso la catastrofe di Borki, dopo la quale l'imperatore Alessandro ha espresso desiderio che la lunga questione del riscatto sia prontamente definita.

— *Nuove Costruzioni.* — La costruzione delle ferrovie prende sempre più un maggior sviluppo nella Russia. La Società delle ferrovie Ivangorod-Dombrova ha progettato di riunire quanto prima la sua rete con Varsavia mediante una linea a scartamento normale da Rodom per Bialobrzeg, Tarszin e Serkocin. E così pure si darà quanto prima principio ai lavori della ferrovia da Ostroviec a Kovel per Sandomierz.

Annunziasi che la ferrovia di Penza-Krakow Lozow sarà compresa nell'elenco di quelle da aprirsi all'esercizio nel prossimo 1889.

Ferrovie Siberiane. — Non si è ancora posto mano ai lavori della grande ferrovia siberiana, che farà capo all'Oceano Pacifico, e già v'ha in progetto un'altra grande linea. Questa percorrerebbe la valle dell'Obi, collegandola, con un porto da costruirsi, all'ovest dell'isola di Waigatz. Essa misurerebbe una lunghezza di 400 verste (1) dalla foce dell'Obi al mare di Waigatz.

Questa linea non offrirebbe grandi difficoltà di costruzione, essendochè attraversa una contrada pianeggiante e ricca di foreste. La spesa totale, compresa quella del nuovo porto, è calcolata a 20,000,000 di rubli.

Nelle attuali condizioni, i trasporti delle merci da Barnaul a Londra, per la via di Tinmen, Parm e Pietroburgo, impiega circa tre mesi; colla nuova ferrovia, tale spazio di tempo sarà ridotto a due. Gli è il commercio dei grani siberiani in Europa, che se ne avvantaggierà specialmente.

Ferrovie Algerine. — *Apertura di tronco.* Il Ministero francese dei Lavori Pubblici ha autorizzata la Società delle Ferrovie dell'Est-Algérien ad aprire all'esercizio al 10 corrente il tronco Bougie-Tazmalt della ferrovia da Bougie a Beni Mansour.

Questo tronco misura una lunghezza di 80,000 metri e comprende, oltre le due estreme, le seguenti stazioni: La Reunion, El-Ksour, El-Maten, Sidi-Aich, Takrietz, Ighzer Amokran, Akbou, Allaghan e Azibben-Ali Cherif.

Funicolare al Monte Generoso. — Il Consiglio federale ha risolto di proporre all'Assemblea federale di non entrare in materia sulla domanda di concessione dei signori Bucher e Durrer in Kägiswil, per una ferrovia funicolare da Melano (lago di Lugano) al Monte Generoso.

(1) La *versta* è di 1067 metri.

Ferrovie Birmane. — *Apertura di linea.* La linea di Rangoon a Mandalay, capitale della Birmania, sarà probabilmente aperta all'esercizio il 1° gennaio 1889.

Questa linea movendo da Rangoon tocca a Tongu sul Siltang e poscia per la vallata di tal fiume giunge sino alla città di Nyingyam, donde volgendo a nord arriva a Mandalay.

Notizie diverse

Avvisatore per passaggi a livello. — Le invenzioni succedono alle invenzioni, ed un nuovo sistema è stato ora proposto per evitare i numerosi incidenti od anche soltanto le troppo lunghe interruzioni, che accadono sui passaggi a livello delle ferrovie.

Il nuovo sistema è così combinato:

Al passaggio a livello è posto un ricevitore a quadrante, mentre a distanza, su ambe le parti della ferrovia, è posto un avvisatore; questi sono uniti da filo elettrico col ricevitore, e tutti sono muniti di suoneria per destare l'attenzione degli agenti.

Su ciascuno dei quadranti è impernato un ago che, a seconda della corrente positiva o negativa trasmessa dal corrispondente, inclina verso le parole « aprite » o « chiudete », scritte sul ricevitore, o verso le parole « apro » o « chiudo », scritte sull'avvisatore.

Con tale sistema, il guardiano del passaggio a livello chiude regolarmente in tempo debito il passaggio. Ma, quando sia trascorso il tempo regolare per l'arrivo del treno, il guardiano, premendo un semplice bottone elettrico, dimanda al quadrante avvisatore « posso aprire? », e da questo gli risponderà sul quadrante ricevitore « aprite » o « chiudete », secondo che il treno, in ritardo, sia già in vista o non dal posto avvisatore.

Nuove linee telefoniche svizzere. — L'Amministrazione dei telegrafi fa costruire una linea telefonica diretta da Berna a Losanna, con filo di bronzo di 3 millimetri; i lavori sono assai avanzati, in modo che prossimamente la rete di Losanna sarà unita a quella di Berna ed oltre. Questa linea sarà prolungata da Berna a Zurigo, per completare la grande comunicazione Ginevra-Zurigo.

L'impianto di questa linea si fa con un materiale speciale e colla massima cura, sopra un tracciato affatto indipendente dalle strade ferrate e dalle linee telegrafiche, per evitare le induzioni.

È pure in costruzione una linea telefonica diretta fra Yverdoun e Losanna, che sarà terminata a giorni, al pari della nuova rete della città d'Yverdoun.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

VERSAMENTI.

Strade Ferrate della Sicilia. — In conformità delle disposizioni per l'emissione delle 10,000 nuove Azioni, si dovranno versare i rimanenti 9 decimi nelle epoche stabilite. (Vedi pagine *Annunzi*).

ESTRAZIONI — PAGAMENTI.

Banco di Sconto e di Sete in Torino. — Il primo dividendo dell'esercizio 1888 venne fissato in **lire dieci** per Azione.
Il pagamento si farà a datare dal **2 gennaio 1889.**

Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche in Padova. — Distinta delle 41 Obbligazioni estratte, pagabili alla pari dal **1° gennaio:**

Titoli da una Obbligazione.

1764, 381, 1818, 6160, 934, 4135, 2797, 1557, 3490, 1604, 849, 7131, 7737, 1921, 5791, 7643, 4397, 7469, 2155, 4382, 4759.

Titoli da cinque Obbligazioni.

1117, 251, 634, 359.

A datare pure dal **1° gennaio** sarà pagata la Cedola N. 5 di tutte le Obbligazioni.

Ferrovie della Sicilia. — Dal **2 gennaio** sarà pagata la Cedola N. 5 in L. 27.50 per Azione (Vedi pagine *Annunzi*).

Prestito Anglo-Sardo. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia* pubblica la distinta delle Obbligazioni estratte nella 4ª estrazione semestrale seguita il 16 novembre u. s.

Distinta complessiva:

Obbligazioni Serie *A*	L. 25,000	N. 10
» » *B*	» 12,500	» 39
» » *C*	» 2,500	» 219
» » *D*	» 1,000	» 509

Le suddette Obbligazioni cessarono di fruttare col **30 novembre** e il rimborso ha effetto dal **1° corrente.**

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Dicembre 8	Dicem. 15
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 780	770
» » Mediterranee	» 620	617.50
» » Sicule vecchie	» 622.50	—
» » » nuove	» 590	590
» » Sarde (preferenza)	» 278	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 402.50	400
» » Gottardo	» 640	645
Buoni Ferrovie Meridionali	» 541	542
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 305	305
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara-Seregno	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322	322
» » » 2ª emiss.	» 313	313
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 321	320
» » Sarde, serie *A*	» 312	312
» » » serie *B*	» 315	315
» » » 1879	» 307.50	307.50
» » Pontebba	» 470	470
» » Nord-Milano	» 269	269
» » Meridionali Austriache	» 306	306
» » Gottardo 4 %	» 102.50	103.25

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE)

Deputazione Provinciale di Verona (21 dicembre, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto della manutenzione dal 1° aprile 1889 al 31 dicembre 1893 della strada provinciale detta Mantovana Bassa, da Corea al confine mantovano. Importo L. 11,869.03. Cauz. L. 1200. Deposito per spese L. 1200. Fatali 7 gennaio, ore 3 pom.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (22 dicembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione sessennale della strada provinciale n. 24, tronco unico, da Acri a Pantano lungo (m. 23,735.90). Importo annuo ridotto L. 7050.60 (Vedi n. 38, 42 e 46 del *Monitore*).

Municipio di Valenza (22 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto della manutenzione generale di selciati delle vie e piazze di Valenza e sua borgata di Monte, pel triennio 1889-90-91 (mq. 41.000). Importo L. 3006.20 annue. Cauzione L. 700. Fatali 7 gennaio, ore 12 merid.

Municipio di Lipari (26 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori e provviste necessari per trasformare in ospedale civico il convento degli ex-PP. Osservanti, attualmente destinato ad uso delle scuole maschili. Importo L. 60,500. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 8000. Lavori compiuti in 400 giorni. Fatali 16 gennaio, ore 12 mer.

R. Prefettura di Genova (27 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti pei lavori di manutenzione del Porto di Corte a Santa Margherita Ligure, comprendente il consolidamento del Molo di difesa durante il triennio dal 1° luglio 1888 a tutto giugno 1891. Importo L. 68,470, oltre L. 5530 a disposizione dell'Amministrazione. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva il decimo.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (*Spezia*) (27 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di scali con relativi antiscali nel cantiere S. Bartolomeo (Spezia). Importo L. 220,000. Cauz. L. 22,000. Lavori ultimati in giorni 250.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (*Spezia*) (27 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di cinque tettoie in ferro nel cantiere S. Bartolomeo. Importo L. 178,000. Cauzione L. 17,800. Lavori compiuti in 250 giorni.

Deputazione Provinciale di Napoli (29 dicembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto della manutenzione quinquennale della strada provinciale Ischia-Forio ed a quello per la costruzione della massicciata di brecciame trachitico nel capostrada della via stessa, con cunette ed altre opere accessorie (m. 9952.60). Importo ridotto: dei lavori lire 31140.01; della manutenzione annua L. 3484,34 (V. n. 46 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina (Taranto) (9 gennaio., ore 11 ant. unico e definitivo). — Appalto per i lavori di costruzione dei muri di sponda e dei moli per la sistemazione dello imbarco e sbarco del carbone fossile nello Arsenale Militare Marittimo di Taranto.

Costruzione nello stesso Arsenale di due avantiscalo e del muro di sponda orientale della Darsenetta che li contiene. Importo lire 1,100,000 — Cauzione L. 55,000. Lavori compiuti in giorni 1000.

Id. id. (11 gennaio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per i lavori di costruzione di parte dello stabilimento pel ricovero delle munizioni da guerra ad uso della R. Marina in Taranto sulla costa di mare piccolo a Nord dell'Arsenale denominato LAMA DI BOFFALUTO. — Importo L. 1,870,000. Cauzione lire 93,500. Lavori compiuti in giorni 1000.

Forniture.

Direzione dell'Opificio di Arredi Militari in Torino (27 dicembre, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto per N. 1.000.000 bottoni gemelli per cinghie di cartucciere a lire 0,03. Importo lire 15,000. — Cauzione L. 1500 — Consegna a giorni 40.

Direzione d'Artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino (28 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto di tonnellate 350 di litantrace grasso a L. 39 la tonn. Importo L. 13650. Cauzione L. 1400. Consegna giorni 60.

Intendenza di Finanza in Belluno (22 gennaio, ore 11 ant., unica e definitiva). — **Vendita** dello Stabilimento Montanistico di Agordo e delle proprietà annesse. Importo L. 430,184.51. Cauzione L. 103,497.12. Deposito per spese L. 50,000 (V. *Gazzetta Ufficiale* del 6 dicembre, n. 287).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione di un *Lucernaio circolare* per la Impresa Fantoni e Deserti in Napoli.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Ferrara. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione generale, mediante rialzo e ingrosso con banche e difese frontali, dell'arginatura destra del fiume Panaro, dalla punta di Santa Bianca al froldo Botte presso Bondeno (metri 2000) fu aggiudicato al sig. Bonini Arduino che offerse un ribasso del 22.78 0|0 su L. 124,750 (V. N. 47 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Campobasso. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una variante all'ultimo tratto della strada provinciale di prima serie, N. 13, da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, compreso fra il ponticello sotto la Masseria Felicione e la nuova stazione di ferrovia da costruirsi presso l'attuale casello N. 208 (metri 7181) venne aggiudicato al sig. Luigi Bignami per L. 163,145.84 (V. N. 34, 40 e 47 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 33ª Decade — dal 21 al 30 Novembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1888	1.012.755 64	44.218 47	527.720 30	1.464.036 92	49.004 70	3.097.736 03	3.984 00	777 54
1887	1.092.799 15	45.494 14	328.930 75	1.561.717 73	44.190 93	3.073.132 70	3.980 00	772 14
Differenze nel **1888**	— 80.043 51	— 1.275 67	+ 198.789 55	— 97.680 81	+ 4.813 77	+ 24.603 33	+ 4 00	+ 5 40
PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.								
1888	35.339.759 77	1.589.165 83	11.987.960 03	42.289.217 49	1.290.848 88	92.496.952 00	3.982 82	23.223 98
1887	34.538.695 00	1.615.850 11	10.567.918 16	41.498.396 02	1.290.667 95	89.511.527 24	3.980 00	22.490 33
Differenze nel **1888**	+ 801.064 77	— 26.684 28	+ 1.420.041 87	+ 790.821 47	+ 180 93	+ 2.985.424 76	+ 2 82	+ 733 65
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1888	105.220 60	3.218 45	12.391 55	99.875 25	2.675 35	223.381 20	1.025 61	217 80
1887	54.233 96	1.291 21	8.379 57	50.552 77	3.730 35	118.187 86	804 00	147 00
Differenze nel **1888**	+ 50.986 64	+ 1.927 24	+ 4.011 98	+ 49.322 48	— 1.055 00	+ 105.193 34	+ 221 61	+ 70 80
PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.								
1888	2.104.591 60	45.806 92	286.636 63	1.655.129 49	58.699 10	4.150.863 74	872 76	4.756 02
1887	1.638.925 68	40.441 15	180.047 71	1.136.381 93	56.422 00	3.052.218 47	750 31	4.067 94
Differenze nel **1888**	+ 465.665 92	+ 5.365 77	+ 106.588 92	+ 518.747 56	+ 2.277 10	+ 1.098.645 27	+ 122 45	+ 688 08

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO		
	1888	**1887**	*Differenze* nel **1888**	**1888**	**1887**	*Differenze* nel **1888**
Viaggiatori	3.948 70	2.994 30	+ 954 40	118.711 70	89.042 10	+ 29.669 60
Merci	865 45	787 56	+ 77 89	21.837 30	20.443 33	+ 1.393 97
Introiti diversi	91 60	120 80	— 29 20	3.728 50	3.963 60	— 235 10
TOTALI	4.905 75	3.902 66	+ 1.003 09	144.277 50	113.449 03	+ 30.828 47

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 30 *Novembre* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44
Viaggiatori	4,086.05	16,225.65	1,178.65	2,845.80	962.25	3,293.40
Bagagli e Cani . . .	71.80	242.35	20.90	27.35	15.60	46.50
Merci a G. V. ed Acceler.	687.85	3,636.47	176.85	347.90	181.10	1.246.50
Merci a P. V. . . .	4,252.67	5,028.55	1.170.80	1,811.00	2,339.10	1.173.53
Totali	9,097.87	25,133.02	2,547.20	5,032.05	3,498.05	5,759.93

	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-S. Giorgio di Nogaro	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 45	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	2,070.75	2,796.65	5,845.65	2,656.44	2,215.05	4,525.00	2,794.15
Bagagli e Cani . . .	5.50	9.15	29.10	63.80	40.45	44.65	17.35
Merci a G. V. ed Acceler.	22.20	66.90	155.30	580.11	131.65	1.693.80	226.82
Merci a P. V. . . .	722.90	193.80	2,940.60	1.047.56	558.60	2.118.65	906.85
Totali	2,821.35	3,066.50	8,970.65	4,347.91	2,945.75	8,382.10	3,945.17

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema **LEGRAND** e **CALDAIE** sistema **DE-NAEYER e C.**

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ┌──┐. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881 Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia** e **Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in
ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **FRANCESCO KOSSUTH**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Via Medina

Opifici Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro* ed una *d'argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro*, per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *370 l*, ponti metallici e di *197.400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale e dell'Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

FABBRICA DI

LIME E CHIODI

PASTORI E SESTI

Piazza e Corso San Martino, N. 1

TORINO

AUG. COURTIAL

TORINO — Viale Stupinigi, 3 (Cavalcavia, Via Nizza) — TORINO

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

PONTI E TETTOIE IN FERRO

Materiale fisso per armamento Ferrovie e Tramvie

Attrezzi ed utensili per imprese

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA

GRU FISSE E SCORREVOLI

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI, ECC.

TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO

ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO

Premiato all'Esposizione di Torino 1884.

UFFICIO SUCCURSALE
dei Giornali Italiani ed Esteri

TORINO — *Via Finanze, 13* — TORINO

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

Società per le Ferrovie del Ticino

SERVIZIO DELLA TRAZIONE E DEL MATERIALE

AVVISO DI VENDITA DI MATERIALE

Presso il Deposito delle Tramvie di Novara-Borgo S. Martino:

N. 9 Vetture per tramvia per binario normale;

N. 36 Cerchioni in acciaio nuovi, diametro interno mm. 685, spessore mm. 75, larghezza mm. 110.

Presso il Deposito del Tram Milano-Binasco-Pavia, fuori Porta Lodovica in Milano:

N. 7 Locomotive fuori uso, del peso di tonnellate 9 circa ciascuna, per binario normale.

Presso il Deposito della Ferrovia Arezzo-Fossato a Città di Castello:

N. 1 Locomobile in ottimo stato di servizio, della forza di undici cavalli vapore — Marca Brown and May — Engineers Devizel (England).

Il materiale sopra indicato è visibile tutti i giorni nei rispettivi Depositi dalle ore 8 alle 12 merid. e dalle 2 alle 4 pomeridiane.

Le offerte dovranno essere presentate in piego suggellato alla Direzione dell'Esercizio per le Ferrovie del Ticino in Milano, non più tardi del giorno 15 marzo 1889, con indicazione in:

Offerta per acquisto materiale fuori uso.

LA DIREZIONE.

Torino, 1888 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXI. Sabato, 22 Dicembre 1888. NUM. 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 30
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOMMARIO DELLE MATERIE. *Anno XXII. — Provvedimenti ferroviari-militari* (I). *— Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo* (*Relazione del Consiglio d'Amministrazione, Esercizio finanziario* 1887-88) (Contin. e fine). *— Informazioni particolari del* MONITORE. *— Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Guida degli Azionisti. — Avvisi d'Asta. — Annunzi.*

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGL'INTERESSI MATERIALI

Anno XXII

Col nuovo anno 1889 il **Monitore** — L'ANZIANO TRA I PERIODICI CHE IN ITALIA SI OCCUPANO DI STRADE FERRATE E DI INTERESSI MATERIALI — entrerà nel suo **XXII** anno di pubblicazione.

Fedele all'antico ed immutato suo programma, costante nello svilupparlo secondo i veri interessi del paese, il **Monitore** non riconferma oggidì i proprî intendimenti e non aggiunge nuove promesse. Queste e quelli sono compendiati nel suo lungo passato, che è garanzia per l'avvenire.

Ferrovie, Lavori Pubblici, Industria, Commercio e Finanza: ecco gli obbiettivi della impresa nella quale perdurerà il **Monitore**, astenendosi dalle vuote discussioni teoriche e dalle oziose polemiche personali, da cui non ritraggono alcun vantaggio gli interessi materiali del paese.

Nell'ampio e svariatissimo campo di questi il **Monitore** dispone di efficace mezzo d'azione. Le sue ***Informazioni Particolari*** per copia, importanza ed autenticità tengono il primato tra i giornali; molti dei quali se le appropriano con molta disinvoltura, appunto perchè esse sono sempre più apprezzate dalle Amministrazioni Ferroviarie e Tramviarie, dalle Amministrazioni Provinciali e Comunali, dalle Camere di Commercio, dalle Società Industriali, dalle Imprese Costruttrici, ecc., ecc.

Nel desiderio tuttavia di sempre migliorare il nostro giornale, ci siamo indotti a creare, col prossimo anno, una rubrica nuova. Abbiamo pensato che, pure occupandoci principalmente delle Strade Ferrate italiane, potesse giovare una più ampia trattazione di quanto riguarda l'estero. Perciò, mentre continueremo a raccogliere in ogni numero, come abbiam sempre fatto, le notizie ferroviarie straniere, consacreremo speciali ***Riviste Mensili*** a quegli argomenti sia tecnici, sia amministrativi o finanziarî, interessanti le strade ferrate degli altri paesi, che ci sembreranno meritare uno svolgimento più diffuso di quello che in un semplice notiziario è compatibile.

E preannunciamo ancora che pubblicheremo settimanalmente una nuova rubrica, dal titolo: ***Atti Ufficiali concernenti le Ferrovie ed i Lavori Pubblici.*** Di essa, come REPERTORIO delle Leggi e dei RR. Decreti che riguardano tanta parte della Amministrazione dello Stato e l'obbiettivo principale del nostro programma, non abbiamo bisogno di svolgere nè l'argomento nè l'importanza.

Ad altre migliorie intenderemo, specialmente nella parte che interessa gli assuntori di pub-

blici lavori e forniture, ed introdurremo alcune modificazioni nella compilazione del nostro periodico; ma delle une e delle altre non occorre una preventiva menzione. Le porremo senz'altro in atto, lieti e riconoscenti se esse ci accresceranno il favore dei nostri abbonati e lettori.

Di una sola innovazione, comecchè sia sopra ogni altra importantissima ed abbia uno speciale modo di essere, diamo tuttavia un cenno.

Alla fine di ogni semestre distribuiremo ai nostri abbonati un Indice generale alfabetico-analitico di tutte le materie trattate nel semestre medesimo. Non abbiamo bisogno di dimostrare la utilità di questo Indice alfabetico, che sarà ad un tempo e PRONTUARIO di tutte le questioni amministrative, tecniche, finanziarie e statistiche comprese nel nostro programma, e NOTIZIARIO delle reti, linee e sezioni ferroviarie e tramviarie, ordinatamente disposte secondo gli Stati e le Società a cui appartengono.

PROVVEDIMENTI FERROVIARI-MILITARI

I.

Connessa colla questione dei provvedimenti militari, della quale si occupa dalla seduta di ieri la nostra Camera dei Deputati, è la questione di alcuni provvedimenti intorno alle ferrovie, le quali — come scrisse il Ministro francese della guerra nella relazione premessa al progetto di legge, presentato alla Camera il 10 novembre 1888, intorno a modificazioni da apportarsi al servizio delle ferrovie in tempo di guerra (*) — sono un potente e delicato strumento di guerra.

Sotto il duplice aspetto militare e ferroviario il nostro Ministro della Guerra — in nome suo e del Ministro della Marina, e di concerto col Ministro delle Finanze — presentava alla Camera dei Deputati, nella seduta del 1° corrente, un progetto per l'autorizzazione di spese straordinarie militari da inscriversi nei bilanci della guerra e della marina negli esercizi finanziari 1888-89 e 1889-90.

E, nella seduta del 19 corrente, il Ministro dei Lavori Pubblici presentava un altro progetto concordato col Ministro della Guerra e compilato su parere di una Commissione, nella quale furono rappresentate le Società ferroviarie. Questo progetto, che è uno stralcio di altro maggiore combinato colle Società medesime per l'importo di circa 250,000,000, ammonta a L. 86,000,000.

Con questo stralcio si provvede al doppio binario Roma-Napoli e Roma-Chiusi; si rinnova l'armamento della linea Chiusi-Siena; si quadruplicano le fabbriche della stazione di Bologna; si raddoppia il binario della linea Venezia-Milano-Torino; si dotano le stazioni dei piani caricatori necessari al pronto imbarco e sbarco delle truppe, ecc.

(*) Vedi n. 49 (Notizie Ferroviarie Estere), *Ferrovie Francesi in tempo di guerra.*

La somma complessiva di 86,000,000 è così ripartita:

Raddoppiamento di binari, binari di allacciamento, ecc.	L. 55,200,000
Materiale mobile (acquisto)	» 21,000,000
Rinforzo di travate metalliche, impianto di rifornitori, ecc.	» 3,200,000
Impianto ed ampliamento di stazioni, piani caricatori, ecc.	» 6,600,000
Totale	L. 86,000,000

Inoltre è fatta facoltà al governo di anticipare la somma di L. 3,200,000 alla Cassa degli aumenti patrimoniali, mediante prelievo della partecipazione assegnata allo Stato sui prodotti delle reti.

Il nostro periodico, naturalmente, non può occuparsi che di quella sola parte di amendue i progetti — e tanto più del primo — la quale riguarda i provvedimenti ferroviari. Ed è di questi appunto che noi tratteremo, seguendone lo svolgimento nei documenti e nelle discussioni parlamentari.

Con riserva perciò di addentrarci specialmente nel disegno di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici, ci occupiamo intanto, in questo numero, del progetto presentato dal Ministro della Guerra.

Questi, nelle tabelle annesse alla relazione che precede il disegno di legge, non accenna, per la parte ferroviaria, che alla spesa di 2,000,000 per lavori di strade e ferrovie.

Ed ecco come su questo punto riferisce l'onorevole De Renzis, Relatore della Commissione della Camera dei Deputati per il progetto medesimo:

Necessità ferroviarie.

Larga discussione e studi minutissimi furono fatti dalla Commissione sovra uno dei più modesti capitoli di spesa, che parve di primo acchito assai magro e insufficiente di faccia alle tante necessità, significate sempre in Parlamento dagli oratori più autorevoli. Ma ciò non era. Ci siam convinti che la somma di Lire 2,000,000 la quale fa parte dei cinque milioni votati dal Parlamento nel 1885, dovendo servire solo a migliorare le condizioni di imbarco delle truppe in talune stazioni, fosse pel momento bastevole; e, se bisogni di alta natura e necessità più alte noi vedevamo nella costruzione delle ferrovie italiane, il dovere di migliorarle dovesse toccare al Ministero dei Lavori Pubblici.

Ma non parve fuor del cômpito della vostra Commissione, lo assicurarsi di quali mezzi ferroviari il nostro esercito potesse giovarsi, e se questi rispondessero allo scopo.

Certo che il meccanismo della mobilitazione è assai delicato presso tutte le nazioni, e in Italia come altrove. Ciò non pertanto, anche supponendo portato al minimo il tempo necessario alla radunata sovra una delle frontiere, noi pensiamo che dovrebbe riuscire di grave danno al paese la privazione del beneficio delle rapide comunicazioni commerciali, e che assai disagi soffrirebbero gli abitanti delle grandi città, se di un tratto venissero loro a mancare i loro traffici ordinari.

Qualche miglioria c'è parsa urgente anche su questo punto, ed abbiamo proposto al Governo la sollecita costruzione di binari doppi e di scambi, assicuranti con sicura via gli interessi del commercio nel tempo di guerra.

Il Ministro dei Lavori Pobblici, da noi interpellato, in conformità degli impegni presi davanti alla Camera, ha dichiarato a nome del Governo che avrebbe presentato un analogo disegno di legge.

Il disegno di legge, a cui allude l'on. De Renzis in questo brano della sua relazione sul progetto presentato dal Ministro della Guerra, è quello ap-

punto che fu poi presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici nella seduta del 19 corrente; quello, a cui abbiamo testè accennato e su cui, come abbiamo promesso, ritorneremo.

Intanto, avendo l'onorevole De Renzis nella seduta del 20 presentata la relazione anche su questo secondo progetto, esso fu, insieme col primo, posto all'ordine del giorno per la successiva seduta del 21. Nella medesima non fu esaurita la discussione, e questa sarà ripresa nella seduta odierna.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione (Terzo Esercizio 1887-88)

(*Cont. e fine. V. N. 50*).

8° *Causa circa l'applicazione della tassa di manomorta alla Cassa Pensioni.* — In questa causa, della quale la Società sostiene le spese, per sottrarre la Cassa Pensioni alla gravosa tassa di manomorta che l'Amministrazione delle Finanze aveva applicato al fondo-pensioni, si ebbero due conformi sentenze del Tribunale e della Corte d'Appello di Milano, colle quali fu stabilita la massima: non potersi assoggettare il fondo-pensioni alla tassa di manomorta, perchè la Cassa Pensioni non è un ente perpetuo e indefettibile; perchè tale fondo non è vincolato a perpetuità, ma è destinato a passare in proprietà degli associati o compartecipanti sotto forma di pensione, od anche ad essere suddiviso fra i compartecipanti, in caso di liquidazione; perchè, infine, l'Associazione, detta Cassa Pensioni, è a considerarsi siccome un istituto di assicurazione mutua.

Pende giudizio in Cassazione.

9° *Cause diverse in tema di espropriazioni per causa di pubblica utilità.* — Nelle varie cause concernenti le sproriazioni per causa di pubblica utilità, sostenute durante l'anno decorso, si provocarono delle nuove massime di giurisprudenza, che nel mentre valsero ad illustrare maggiormente questa materia, riuscirono a tutela degl'interessi dell'Amministrazione ferroviaria.

COSTRUZIONI

Tralasciando di occuparci delle linee, la cui costruzione formò oggetto della convenzione stipulata col Regio Governo il 21 scorso giugno, e cioè sulla fine dell'anno sociale, cui la presente Relazione si riferisce, vi esporremo brevemente quanto fu fatto per le altre linee, dei cui studi e lavori ci è dal Goveno affidata la dirigenza, o alle quali altrimenti fu rivolta la nostra azione.

Linea Eboli-Reggio litoranea.

(*Agropoli-Castrocucco-Rosarno*).

Nel mese di novembre 1887 furono trasmessi al Regio Ispettorato Generale i progetti esecutivi dei tronchi: Ricadi-Joppolo, Joppolo-Rosarno, con proposta di esecuzione del lavoro a prezzo fatto.

Nel successivo mese di dicembre furono presentati all'Ispettorato i progetti esecutivi di altri quattro tronchi: S. Eufemia-Maida, Maida-Maierato, Maierato-Porto Santa Venere, Parghelia-Ricadi.

Nel mese di gennaio corrente anno vennero rassegnati i progetti esecutivi dei rimanenti due tronchi: Porto Santa Venere-Briatico, Briatico-Parghelia.

I tronchi compresi fra Sant'Eufemia e Rosarno misurano in complesso km. 84.177.

Colla presentazione dei progetti sopra indicati la Società ha ultimato completamente gli studi della intera tratta Castrocucco-Rosarno, della complessiva lunghezza di chilometri 210.317.

Nello scorso mese di giugno poi l'Ispettorato invitò la Società a consegnare al Direttore dell'Ufficio di Sindacato in Salerno il tracciato del tronco Pisciotta-Castrocucco.

Linea Eboli-Reggio interna.

(*Sicignano-Castrocucco*).

Nel mese di giugno anno corrente, la Società è stata invitata dal R. Ispettorato Generale a consegnare al Direttore dell'Ufficio di Sindacato in Salerno il tracciato del tronco Casalbuono-Lagonegro.

Sul tronco in costruzione Tegiano-Casalbuono, della lunghezza di km. 19, erano alla fine del 1887-88, tanto avanzati i lavori, che il tronco stesso potè essere aperto or sono pochi giorni.

Stazione di Roma Trastevere.

Nel mese di agosto dello scorso anno venne presentato al R. Ispettorato il progetto d'appalto per la posa dell'armamento e meccanismi fissi, inghiaiamento e massicciata dei piazzali interni ed esterni della stazione. Tale progetto venne poi approvato con decreto del successivo mese di novembre, autorizzando il relativo appalto: ora sono in corso i lavori.

Il progetto d'appalto per la costruzione delle rampe d'accesso al piazzale merci P. V. e dei magazzini sotterranei venne rassegnato all'Ispettorato nel mese di agosto 1887. L'approvazione di questo progetto e l'autorizzazione di procedere all'appalto vennero date nel successivo mese di gennaio.

Nel mese di ottobre 1887 furono trasmessi al R. Ispettorato i progetti d'appalto per la costruzione del fabbricato viaggiatori e della tettoia metallica. Questi progetti vennero approvati e furono autorizzati gli appalti nel Dicembre successivo. Sono ora in corso i relativi lavori.

Linea Salerno-S. Severino.

Continuò regolarmente il lavoro dello scavo nelle trincee e la formazione dei rilevati nel secondo tronco Fratte-Capezzano.

Linea Catanzaro-Stretto Veraldi.

Sono ultimati i progetti dei tronchi secondo, quarto, quinto e sesto: Catanzaro Sala-Settingiano, Marcellinara-Valle Gaccia, Valle Gaccia-Nicastro, Nicastro-S. Eufemia, e furono presentati al Regio Ispettorato nel prossimo passato luglio.

Proseguirono i lavori sul terzo tronco Settingiano-Marcellinara.

Linea Parma-Spezia e sue diramazioni.

Il R. Ispettorato Generale, nel mese di novembre dello scorso anno, ha partecipato che col giorno 20 di detto mese, cessava l'incarico affidato a questa Società per gli studi del tronco Gaiano-Borgo San Donnino.

Nello stesso mese di novembre vennero presentati al Regio Ispettorato i progetti esecutivi dei tronchi: Ghiare-Ostia, Ostia-Borgotaro, da appaltarsi direttamente dal Governo.

Nel mese di maggio del corrente anno venne rassegnato all'Ispettorato il progetto esecutivo della diramazione S. Stefano-Sarzana. L'appalto di questo tronco verrà fatto direttamente dal Governo.

Nel successivo mese di giugno venne pure trasmesso al R. Ispettorato il progetto di raddoppio di binario sulla tratta Casello 88-Spezia, da eseguirsi da qnesta Società a rimborso di spesa, trattandosi di opere che interessano la sicurezza e la continuità dell'esercizio.

Sui tronchi già appaltati proseguirono regolarmente i lavori in corso.

Linea Siena-Viterbo-Roma.

Sono in corso le trattative col Consorzio per la linea Roma-Viterbo per concretare le condizioni, alle quali potrebbe aver luogo la cessione alla nostra Società della concessione per la costruzione e l'esercizio della linea.

Linea Cosenza-Nocera.

Nel mese di novembre 1887 il R. Ispettorato Generale ha partecipato che col 1° dicembre successivo veniva istituito in Cosenza un Ufficio di Direzione governativa per gli studi della linea e che da detta epoca dovevasi ritenere come esaurito l'incarico affidato a questa Società per l'esame e completamento del progetto esecutivo della linea stessa.

Linea Cuneo-Ventimiglia.

Nell'aprile ultimo scorso vennero trasmessi al R. Ispettorato i progetti esecutivi dei tronchi quinto e sesto: Limone-Vievola, Vievola-Tenda, nonchè quello di massima del settimo tronco da Tenda a Ventimiglia.

Sulla tratta Robilante-Limone i lavori, in generale, sono abbastanza avanzati e proseguono con regolare attività tanto pei movimenti di terra, che per le opere murarie.

Linea Aulla-Lucca.

Il progetto esecutivo del secondo tronco da Ponte a Moriano ai Bagni venne rassegnato al R. Ispettorato nel mese di ottobre dello scorso anno.

Nel febbraio del corrente anno venne trasmesso all'Ispettorato il progetto esecutivo del nono tronco da Fivizzano ad Aulla.

Nel successivo mese di aprile venne presentato all'Ispettorato il progetto esecutivo del terzo tronco dai Bagni di Lucca a Ponte di Campia.

Succursale dei Giovi.

I lavori procedono abbastanza regolarmente, ed havvi quindi motivo a sperare che, salvo imprevisti incidenti, la linea possa essere completamente ultimata ed aperta all'esercizio entro il mese di marzo del 1889. Il giorno di quell'apertura segnerà certo una data fausta pel commercio nazionale.

Direttissima Roma-Napoli.

I lavori appaltati del tronco Afragola-Casalnuovo sono completamente ultimati.

L'Ispettorato Generale ha partecipato che col 1° novembre 1887 non accettava più la contabilità per rimborso di spese di studi e redazione di progetti per la diretta Roma-Napoli ed ha ordinato che dalla suddetta data cessasse l'incarico degli studi affidato alla Società e fossero soppressi gli uffici a tal uopo istituiti.

BILANCIO

I risultati finanziari della nostra azienda nell'anno 1887-88 appaiono dal bilancio e dalle liquidazioni allegati C. D. E.

La liquidazione dei prodotti e delle spese d'esercizio ci dà le cifre seguenti:

Per la rete principale, il prodotto di L. 116,414,304.24 va distinto in due parti, cioè il prodotto iniziale, che è di L. 112,432,002.39, e l'eccedenza, pari a L. 3,982,301 85. Sul prodotto iniziale, dedotto il 27 1/2 per cento dovuto allo Stato e il 10 per cento, destinato ai fondi di previdenza e al corrispettivo per l'uso del materiale rotabile, rimane il 62 1/2 a favore della Società, ossia una somma di L. 70,270,001.49. Sul prodotto, oltre l'iniziale, prelevato il 28 per cento da versarsi all'erario, e il 16 per cento ai fondi di previdenza, resta il 56 per cento alla Società, cioè L. 2,230,089.03. La nostra partecipazione al prodotto della rete principale raggiunse così L. 72,500,090.52.

Per la rete secondaria, la metà del prodotto spettanteci, che è di L. 1,355,413.83, più il compenso fisso di L. 3000 al chilometro, il quale, applicato a metri 607.286 di lunghezza virtuale, dà L. 1,821,860.64, ci hanno costituito un totale di L. 3,177,274.47.

A queste due partite sono da aggiungere gli introiti per trasporti a rimborso di spesa, sommanti L. 3,179,207.13.

La nostra partecipazione ai prodotti fu dunque in complesso di L. 78,856,572.12.

Le spese per l'esercizio delle linee, avendo importato L. 76,619,375.53, residua un attivo di L. 2,237,196.59.

Se vogliamo distinguere le due reti, per quanto riguarda il rapporto fra prodotti e spese, troviamo che l'esercizio della rete principale ci avrebbe lasciato un utile di L. 2,390,429.92, mentre quello della secondaria si salda con una perdita di L. 153,233.33.

Nella liquidazione trovate all'attivo, insieme alle nostre quote di prodotti lordi ed agli introiti a rimborso di spesa, l'avanzo d'utili dell'esercizio 1886 87 in L. 22,600.17, l'annualità di L. 7,820,000 per l'uso del materiale mobile e una somma di L. 871,186.16, saldo creditore del conto *Proventi diversi*.

Al passivo sono segnate, oltre le spese d'esercizio, quelle generali della Società in L. 1,242,528.51, la quota delle spese di fondazione da ammortizzarsi nel ventennio, pari a L. 68,909.01, il saldo debitore del conto *Esercizio della linea da Modane al confine* in L. 24,810.13 e l'imposta di ricchezza mobile, che ammonta a L. 1,059,336.65.

L'attivo sommando così a L. 87,570,358.45, e il passivo a L. 79,014,959.83, risulta in definitiva per l'anno sociale 1887-88 un utile netto di L 8,555,398.62.

Di questo utile netto, a termini dell'art. 58 dello Statuto, vi proponiamo il seguente riparto:

Utile netto dell'esercizio 1887-88	L.	8,555,398.62
1/20 alla riserva ordinaria	»	427,769.93
	L.	8,127,628.69
5 per 0/0 alle azioni = 270,000 × 25	»	6,750,000.00
	L.	1,377,628.69
1/10 alla riserva straordinaria	»	137,762.87
	L.	1,239,865 82
1/10 a disposizione del Consiglio per essere diviso fra gli ammistratori e i capi-servizio	»	123,986.58
	L.	1,115,879.24
Dividendo ulteriore di L. 4 per azione	»	1,080,000.00
Avanzo d'utili da riportarsi all'esercizio 1888-89	L.	35,879 24

Il dividendo da assegnarsi alle azioni per l'anno 1887-88 è dunque di L. 29, mentre L. 565,532.80 vanno in aumento delle riserve sociali ordinaria e straordinaria, e L. 35,879 24 riportate al venturo esercizio. Durante l'anno corr., essendo state come di consueto, pagate L. 20 in acconto del dividendo, cioè L. 7.50 dal 2 gennaio e L. 12.50 dal 2 luglio u. s., sono L. 9 per azione che, a partire dal 1° gennaio 1889, rimarranno da pagarsi a saldo.

SIGNORI,

Abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione la risoluzione seguente:

L'Assemblea, udita la relazione del Consiglio d'Amministrazione e quella dei Sindaci, approva il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1887-88, fissando in L. 29 il dividendo per ognuna delle 270,000 azioni di prima emissione.

Vi invitiamo poi ad eleggere:

a) Otto amministratori, di cui sette in sostituzione dei signori: FALCONE avv. comm. GIACOMO, MARAINI ing. commendatore CLEMENTE, MARSAGLIA ing. comm. GIOVANNI, MAURO-GORDATO cav. MATTEO, PARIANI comm. ANTONIO, PEDRONI comm. LISIADE, PODESTÀ barone comm. ANDREA, scadenti per anzianità a termini dell'art. 8 dello Statuto, e rieleggibili, e uno in sostituzione del defunto BONDI comm. MOISÈ, il quale ultimo, giusta l'art. 9, rimarrà in carica per soli due anni;

b) Cinque sindaci effettivi e due supplenti, secondo il disposto dell'art. 62 della Statuto. I sindaci attuali sono pure rieleggibili.

Queste proposte, come abbiamo già riferito nel n. 48, furono pienamente accolte ed approvate dall'Assemblea Generale degli Azionisti in data 24 scorso novembre.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea.

Ieri (21) si riunì il Consiglio d'Amministrazione della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo. Erano presenti diciannove Consiglieri, oltre il Direttore generale ed il Sindaco comm. Rava.

(*Ordinamento dei Servizi*).

Dietro proposta del Presidente conte Belinzaghi, e in esecuzione di una precedente deliberazione, venne nominata la Commissione incaricata di studiare, d'accordo colla Direzione generale, l'ordinamento dei Servizi, per vedere quali economie sia possibile di realizzare. E a far parte della Commissione stessa furono scelti, oltre il Presidente, i Vice-Presidenti comm. Allievi e Pariani e gli Amministratori signori Marsaglia, Maraini, Pedroni e Villa.

(*Promozioni nel personale e aumenti di stipendio*).

Fu poi riconfermata la Commissione degli scorsi anni per esaminare le proposte di promozioni ed aumenti di stipendio a favore del personale, che verranno presentate dalla Direzione con decorrenza dal 1° gennaio p. v.

(*Pel versamento dei rimanenti sette decimi*).

Inoltre fu dato incarico alla Presidenza ed alla Direzione generale di preparare il programma pel versamento dei restanti sette decimi sulle 90,000 nuove azioni, da ripartirsi entro i diciotto mesi dal 1° gennaio 1889 al 30 giugno 1890.

(*Circa la deficienza di carri a Genova*).

Il comm. Falcone, anche a nome de' suoi colleghi genovesi, raccomandò di tener presente i bisogni di Genova. Rispose il Direttore generale, dimostrando che il lavoro veramente eccezionale fatto in questo mese è il risultato di sforzi straordinari e rappresenta il massimo di quanto sia possibile ottenere coi mezzi attuali; quindi, pur ammettendo che i bisogni del commercio genovese vanno sempre aumentando, non crede forse giustificabile l'agitazione contro l'Amministrazione ferroviaria, la quale soltanto coll'apertura della succursale dei Giovi e cogli ingrandimenti delle stazioni vicine si troverà in grado di fare di più.

><

Ferrovia succursale dei Giovi.

Sui lavori di costruzione della grande galleria di Ronco (Ferrovia succursale dei Giovi) riceviamo le seguenti informazioni. La quantità di lavoro eseguito nel mese di novembre, tra scavo e muratura, ascese a mc. 22,621, ed è stato quindi poco dissimile da quanto si fece nel mese precedente. Il lavoro di approvvigionamento ha proceduto regolarmente. Le calotte eseguite nel mese sommano a m.l. 122, che corrispondono ad un numero di 21, cioè una di più del mese precedente; e gli archi rovesci m.l. 182. Il numero medio giornaliero degli operai fu di 3300.

Le spese sostenute dall'epoca in cui la esecuzione dei lavori venne assunta dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo fino a tutto novembre sommano a L. 8,440,883, delle quali spese a tutto ottobre p. p. L. 7,813,795, nel mese di novembre L. 627,088.

Le spese nel mese di novembre si mantennero quasi uguali a quelle del mese precedente. Le condizioni atmosferiche si mantennero abbastanza soddisfacenti. Lo stato sanitario è buono, e non ebbesi a deplorare nel mese alcun decesso. In sostanza il lavoro segue regolarmente il suo corso ed in armonia colle previsioni fatte sulla ultimazione del medesimo.

><

Ferrovia di circonvallazione a Roma.

Abbiamo annunciato nel nostro ultimo numero che la Società Mediterranea ha rassegnato al Regio Ispettorato Generale il progetto pel tratto della ferrovia di circonvallazione a Roma, compreso fra la Serpentara e la costruenda stazione dei Prati di Castello.

Sappiamo che la Società stessa ha ora trasmesso anche i seguenti altri progetti, relativi sempre alla linea suddetta:

1° Stazione di smistamento alla via Tusculana;

2° Tronco di congiunzione della Roma-Napoli colla Roma-Pisa alla stazione di smistamento di via Tusculana;

3° Tronco di congiunzione della Roma-Pisa colla Roma-Firenze al Portonaccio;

4° Tronco di congiunzione della Roma-Sulmona coll'allacciamento di cui al n. 3.

Così sono completati i progetti per gli allacciamenti delle diverse linee affluenti a Roma fra loro e colla stazione di via Tusculana. Rimangono da presentarsi altri due progetti, cioè quelli pei tronchi da Trastevere ai Prati di Castello e da Trastevere a Termini.

><

Pel materiale metallico di armamento dell'Adriatica.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta pell'acquisto del seguente materiale metallico occorrente per il raddopiamento di binari e per il rifacimento dei vecchi binari nelle stazioni, cioè:

tonnellate 27,000 di rotaie in acciaio
» 1,485 di ganasce
» 308 di chiavarde
» 776 di arpioni
» 1.840 di piastrelle.

La provvista delle rotaie è divisa in quattro lotti; quella delle ganascie, delle chiavarde, degli arpioni e delle piastrelle, in tre lotti per ciascun genere di materiale. La spesa complessiva preventivata per le forniture delle quali trattasi, ammonta a L. 6,087,728.

><

La Società predetta ha sottoposto all'approvazione governativa altro progetto per l'acquisto di materiale metallico di armamento da utilizzarsi nei raddoppiamenti di binario delle linee Milano-Bologna e Milano-Venezia. L'importo presunto del materiale medesimo ascende a L. 3,049,917. La quantità dei vari materiali da provvedere sono:

tonnellate 13,320 di rotaie
» 173 di chiavarde
» 387 d'arpioni
» 924 di piastrelle
» 840 di ganascie.

La provvista delle rotaie è divisa in quattro lotti di eguale importanza.

><

Doppio binario Roma-Napoli.

(*Tronco Segni-Caserta*).

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che siano completati al più presto possibile i progetti relativi al raddoppio di binario fra Segni e Caserta, nella ferrovia da Roma a Napoli, in guisa che la presentazione gra-

duale dei progetti medesimi possa essere completata nel primo trimestre del prossimo anno.

><

Intanto fu già presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto esecutivo dei lavori di raddoppiamento del binario nel tratto da Roccasecca a Cassino; progetto che comprende anche lavori di completamento del tratto medesimo. Per l'esecuzione di tutti i lavori preventivati occorrerà una spesa di L. 1,398,024.61 nella quale l'importo del materiale metallico di armamento, che verrà somministrato dall'Amministrazione ferroviaria, figura per L. 278,024.61.

><

Secondo binario sulla linea Piacenza-Milano.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto per il raddoppiamento del binario nel tratto della linea da Piacenza a Milano, compreso fra Rogoredo e Casalpusterlengo. L'ammontare della spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori, non tenuto conto del materiale metallico occorrente per l'armamento, ascende a L. 989,345.38.

Per il tronco Piacenza-Parma vedansi le *Informazioni* del N. 50.

><

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che siano meritevoli della ministeriale approvazione i progetti di appalto, mediante pubblico incanto, dei lavori di costruzione dei due tronchi Piadena-Asola ed Asola-Viadana della ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

La spesa totale preventivata per la esecuzione dei lavori del primo di detti tronchi ammonta a Lire 2,900,000, delle quali L. 2,328,199 per opere a base di appalto; L. 250,000 per le espropriazioni permanenti e L. 321,801 per spese impreviste.

L'importo complessivo dei lavori preventivati per la costruzione del secondo dei tronchi medesimi ascende a L. 1,660,000, ripartito come segue: per lavori da appaltarsi L. 1,416,889.73; per espropriazioni L. 165,000; a disposizione dell'Amministrazione per spese impreviste L. 78,110,28.

><

Per il regolamento delle costruzioni ferroviarie.

Il giorno 21 corrente doveva riunirsi presso il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate in Roma la Commissione incaricata di discutere le norme per l'applicazione del regolamento delle costruzioni.

I delegati delle tre principali Amministrazioni ferroviarie nella Commissione sono: per la Rete Mediterranea i signori cav. Termidoro e cav. Braschi in unione al rappresentante del Servizio delle Costruzioni, cav. Tarra; per la Rete Adriatica i signori comm. F. Benedetti, comm. Parvopassu e cav. Peyrani; per la Rete Sicula il sig. cav. ingegnere Borgese.

><

Ferrovia Genova Ventimiglia.

Ci si annunzia che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha intavolate trattative con la Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche di Napoli allo scopo di affrettare più di quanto venne fissato in contratto la ultimazione dei lavori di ricostruzione dei ponti sulle paludi Antoniana e Burrone, lungo la linea da Genova a Ventimiglia, allo scopo di togliere gli incagli che all'esercizio della linea sono causati dal rallentamento dei treni, necessari fino a che non siano costruiti i manufatti definitivi.

><

Progetti e preventivi della Mediterranea.

La Direzione Generale del Mediterraneo ha trasmesso al Ministero dei Lavori Pubblici, per l'occorrente approvazione, i seguenti progetti e preventivi di spese:

L. 50,000 per consolidamento della frana al Km. 200.700 della linea Napoli-Metaponto;

L. 3400 per impianto di un binario per il nuovo accesso veicoli sul lato di levante sul piazzale della stazione di Laveno;

L. 15,900 per rinforzo del prolungamento del muro di sostegno del terrapieno posto fra le progressive 115.702 e 115.770 della tratta fra le stazioni di S. Lorenzo e S. Stefano della linea Genova-Ventimiglia;

L. 8000 per costruzione di alcuni tratti di muro e sostituzione di cancello allo scalo merci della stazione di Avellino;

L. 5500 per impianto di una fermata a Chiaravalle Milanese, fra Rogoredo e Pavia;

L. 5000 per permuta di terreno col Municipio di Spezia, e consegna al medesimo della strada d'accesso alla stazione di Spezia;

L. 100,000 per costruzione di due tratte di galleria artificiale alla costa detta della Tentazione fra i Km. 191.075, 191.249 e 191.344, 191.482 della linea Eboli-Metaponto. (Il detto progetto però ammonta alla complessiva spesa di L. 240,000)

L. 1580 per aggiunta di traverse e delle piastre intermedie al binario ascendente Tortona-Novi fra le progressive 1382 e 2509;

L. 3920 per sostituzione di una piattaforma da m. 4,50 ad altra inservibile di m. 3,80 in stazione di Siderno;

L. 1900 per ricostruzione banchettone in granito dei marciapiedi della stazione di Busto Arsizio;

L. 26,600 per consolidamento della frana esistente presso il casello 113 sulla tratta San Stefano-San Lorenzo, linea Genova-Ventimiglia;

L. 6903 per impianto di una bilancia a ponte da 30 tonnellate nella stazione di Gallico.

><

Approvazione di spese della Mediterranea.

Con recenti Decreti Ministeriali sono state approvate, su proposta della Società esercente la rete Mediterranea, le spese seguenti:

L. 107.16 per sostituzione di un cancello in stazione di Cairo Montenotte;

L. 9679.85 per maggior spesa per i lavori di sistemazione delle trincee alle progressive 70.927, 71.365, 76.058 della linea Savona-Bra;

L. 4700 per quota spesa devuta alla concessionaria della tramvia Santhià-Ivrea in seguito alla soppressione del raccordo della stazione di Santhià alla predetta tramvia;

L. 460 per applicazione di una soneria elettrica ai due dischi girevoli a distanza, alla stazione di Bressana d'Argine;

L. 4900 per rinforzo armamento, aggiunta dell'undicesimo traverso ed applicazione piastre mancanti sul tronco Gavorrano-Follonica;

L. 21,200 per aggiunta di traversi e piastre intermedie al binario ascendente Tortona-Novi, dal Km. 2.509 allo scambio d'entrata della stazione di Tortona;

L. 34,000 per ampliamento della rimessa locomotive a Potenza, e costruzione delle nuove fosse di spurgo;

L. 19,400 per ampliamento verso sud del Magazzino merci P. V. e piano caricatore a Como S. Giovanni;

L. 4400 per impianto di nuove cancellate di chiusure al vestibolo arrivi della stazione di Napoli;

L. 218 per sistemazione della cateratta del fosso presso la sponda destra del fiume Tra, lungo la linea Firenze-Pisa;

L. 263,000 per costruzione di due nuove impalcature in ferro, a sostituzione delle vecchie esistenti, del binario a monte sui ponti dei torrenti Orco e Mallone lungo la linea Torino-Milano. Approvata con Decreto Ministeriale N. 23372|a del 7 dicembre 1888;

L. 1550 per sostituzione della gru idraulica e lavori nel locale delle vasche per il rifornitore della stazione di Sannazzaro.

><

Apertura di gare della Mediterranea.

In data 15 andante, la Società del Mediterraneo ha indetta una gara per ampliamento del magazzino merci P. V. e piano caricatore a Como S. Giovanni. Importo L. 11,700. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 21 corrente.

In data 19 corrente, la Società stessa ha indetta la gara per consolidamento della frana in trincea di Civitella, Km. 225 della linea Asciano-Montepescali. Importo L. 19,000. Le offerte devono essere presentate per le ore 10 antimeridiane del 3 gennaio 1889.

In data 19 corrente, la detta Società ha pure indetta una gara per l'ampliamento della rimessa locomotive di Potenza e costruzione nuove fosse di spurgo. Importo L. 20,000. Le offerte debbono presentarsi per le 10 ant. del 3 gennaio 1889.

><

Aggiudicazione di gara della Mediterranea.

In base ai risultati delle gare tenutesi presso la Società del Mediterraneo, il R. Ispettorato Generale ha fatto luogo alla seguente aggiudicazione definitiva:

Alla Ditta Borgatta ing. Vincenzo di Torino, col ribasso del 19 0|0, l'appalto per i lavori di conterminazione della linea Savona-San Giuseppe-Acqui-Bra.

><

Contratti colla Mediterranea.

Nella seduta del 21 corrente, tenutasi dal Consiglio d'Amministrazione della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta De Dietrich e C., di Reischoffen, per fornitura di 30 carrozze di 3ª classe, per treni locali; a 2 assi, con terrazzini alle estremità e doppio freno a vite;

Colla Ditta Fratelli Invitti e C., di Milano, per fornitura e posa in opera delle impalcature metalliche per le tratte 4ª e 5ª della linea di circonvallazione di Milano;

Colla Ditta Lepori Leopoldo per ricostruzione del ponte di Pietralata (linea Cecina-Volterra);

Colla Ditta Prinetti, Stucchi e C., di Milano, per fornitura di 3 davanzali, 6 sagome-limite, 13 cancelli di ferro, 29 sbarre a doppio T;

Colla Ditta Brener, Schumacher e C., di Kalk, presso Colonia, per fornitura di un martello pneumatico per la ribattitura dei cerchietti dei cerchioni.

><

(Contratti di combustibili).

Sappiamo che la Società Mediterranea ha concluso i seguenti altri acquisti di combustibili:

Colla *Société Anonyme des houillères unies du bassin de Charleroi* tonnellate 1000 di mattonelle belghe;

Colla Ditta *Cesare Garavaglia* di Milano tonnellate 5000 di mattonelle inglesi.

><

Progetti e preventivi dell'Adriatica.

Fra i progetti recentemente sottoposti all'approvazione governativa dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, meritano di essere menzionati i seguenti:

1. Il progetto relativo alla costruzione di N. 10 case cantoniere lungo la linea da Treviglio a Rovato, per le quali si è preventivata la spesa di L. 113,550. I lavori dovrebbero appaltarsi a licitazione privata;

2. Il progetto per l'esecuzione di opere di difesa contro il fiume Chiese a monte del ponte della ferrovia Milano-Bergamo-Peschiera, al km. 97.848, con un preventivo di spesa di L. 34,700;

3. Il progetto per il rifacimento in acciaio di m. 2781 di binario in ferro nelle stazioni di Bassano, Attigliano, Alviano, Castiglione Teverina, Orvieto e Ficulle, nella linea Orte-Chiusi-Terontola. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 26,674.94, non compreso il valore del materiale metallico di armamento;

4. Il progetto, con annesso preventivo di L. 29,940, escluso il valore del materiale mobile, relativo al rifacimento in acciaio di m. 3510 di binario e di N. 7 deviatoi, costituenti l'armamento dei binari di raddoppio e sussidiarî delle stazioni di Malagnino, Gazzo, Torre dei Pecenardi, Bozzolo, Marcaria e Castellucchio, nella ferrovia da Cremona a Mantova.

><

Progetto e preventivo della Sicula.

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di rafforzamento delle travate metalliche di sette ponti situati lungo la linea da Catania a Leonforte, per i cui lavori è preventivata la spesa di L. 146,534.49.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, con talune avvertenze, possa approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, il progetto dei lavori di complemento e di difesa all'imbocco ovest della galleria di Rio Maggiore, lungo la ferrovia Genova-Spezia, presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo;

2. Che, tenuto conto delle avvertenze del Consiglio, possa approvarsi il progetto dei lavori di completamento del tronco da Pausula a Macerata, nella linea Portocivitanova-Macerata, il cui importo è calcolato di L. 33,400.00:

3. Che sia meritevole dell'approvazione ministeriale il progetto dei lavori urgenti di consolidamento della trincea a nord della galleria di Santo Stefano nel tronco Caprigliola-Ghiareto, nella ferrovia Parma-Spezia, e che si possa provvedere al-

l'esecuzione dei lavori stessi mediante licitazione privata;

4. Che, con talune avvertenze, possa approvarsi la perizia generale delle spese occorrenti per la completa costruzione del tronco da Nucetto a Priola nella ferrovia Ceva-Ormea, e che si possa ammettere l'atto di sottomissione col quale l'Impresa assume l'esecuzione dei lavori eccedenti il quinto di aumento sull'ammontare dell'appalto;

5. Che, con avvertenze, possa approvarsi il progetto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa ed il Comune di Luino allo scopo di compensare quest'ultimo del danno patito per dispersione d'acqua causato dai lavori di costruzione della galleria di Luino nella ferrovia Novara-Pino.

><

Il prefato Consiglio ha poi anche dato il suo parere:

a) Sulla questione di applicabilità o meno della multa contrattuale per ritardato compimento dei lavori, alla Impresa delle opere di scogliera a difesa del ponte sul fiume Magra fra Ghiareto e Fornota nella ferrovia Parma-Spezia;

b) Su di un ricorso presentato al Re da parecchi capi-famiglia di Palazzolo Stella contro il progetto di esecuzione del ponte sul fiume Stella, lungo il terzo tronco della ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro;

c) Su di una domanda della Impresa assuntrice della provvista e posa in opera delle travate metalliche occorse lungo il tronco Mignanego-Ronco nella ferrovia succursale dei Giovi, per esonero di multa contrattuale incorsa in dipendenza di ritardo nel compimento dei lavori.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per l'impianto del 2° binario ed altri lavori accessori fra le stazioni di Orte e Fara Sabina della linea Roma-Orte;

2. Progetti di fabbricati per abitazione degli impiegati nelle stazioni di Fara Sabina, Poggio Mirteto, Stimigliano e Gallese, lungo la ferrovia Roma-Orte;

3. Progetto di esecuzione dell'innesto della linea Messina-Patti-Cerda nella stazione di Messina;

4. Innesto nella stazione di Lecco della nuova ferrovia Lecco-Como;

5. Progetto della nuova stazione di Campello fra Trevi e Spoleto lungo la linea Orte-Falconara;

6. Progetto per siepi di chiusura e piantagioni lungo la ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna;

7. Progetto di una nuova stazione nella località Ponticelli lungo la linea Roma-Firenze;

8. Progetto di prolungamento della tramvia a vapore Napoli-Pozzuoli sino alla strada provinciale di Miliscola;

9. Progetti delle opere idrauliche a difesa del tratto S. Filippo-Zappulla della ferrovia Messina-Patti;

10. Progetti di difesa della ferrovia Treviso-Belluno e del Comune di Asano di Piave contro il torrente Tegozzo (Belluno).

><

Tariffe.

(*Servizio diretto italo-austro-ungarico*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali, a nome anche di quella delle Ferrovie del Mediterraneo, e previ accordi con le Società estere interessate, ha sottoposto all'esame del R. Ispettorato generale il primo supplemento alla tariffa del servizio diretto italo-austro-ungarico, che dovrebbe essere messo in attività col 1° gennaio 1889.

Il supplemento di che trattasi venne riconosciuto necessario in seguito all'apertura all'esercizio delle nuove linee Roma-Sulmona, Lecco-Como e Portogruaro-Casarsa, ed alle successive varianti introdotte nelle disposizioni, nella nomenclatura e nella classificazione della tariffa interna italiana.

><

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa lo schema di una nuova tariffa locale N. 305, P. V., da applicarsi in via di esperimento per la durata di un anno, a datare dal 1° gennaio 1889.

La nuova tariffa riguarda le spedizioni a vagone completo, o pagante per tale, delle merci ascritte alle classi 1ª, 2ª, 3ª e 4ª della nomenclatura e classificazione annesse alle tariffe e condizioni dei trasporti, in partenza da varie stazioni della rete Adriatica con destinazione di Bari o di Napoli e viceversa.

><

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto di modificazioni alla nomenclatura della tariffa speciale n. 50 e 55, a piccola velocità accelerata, il quale progetto consisterebbe nell'aggiungere in fine alla voce « agrumi, cioè aranci, cedri, mandarini, bergamotti, limoni e simili » le parole « anche in acqua di mare o salata ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti atti:

Progetti e preventivi di spese. — 1. L. 539,000 per l'impianto d'una nuova stazione fra quelle di Gavorrano e Montepescali, nella linea Roma-Pisa, non compreso il valore del materiale metallico di armamento valutato in L. 72,910.41;

2. L. 18,750 per l'impianto di scambi e relativi segnali e di apparecchi centrali di sicurezza per preparare e proteggere l'accesso alla Cava di Campo Merlo in prossimità al km. 1.900 della linea Roma-Pisa;

3. L. 6500 per l'impianto d'una bilancia a rotaie continue, della portata di 30 tonnellate, nella stazione di Monasterace nella linea da Taranto a Reggio;

4. L. 21,473.28 per l'impianto di nuovi binari e scambi nella stazione di Alessandria, oltre L. 21,473.28 pel materiale metallico di armamento;

5. L. 2550 per l'impianto del servizio telegrafico nelle stazioni del tronco Palmi-Gioia della ferrovia Reggio-Castrocucco;

6. L. 2910 per l'impianto di chiusure a monte della stazione di Montecorvino;

7. L. 11,200 per il risanamento della massicciata fra le progressive 81.522 e 82.820, della linea da Genova a Pisa;

8. L. 4700 per sistemare la copertura in lamiera di un capannone nella stazione di Civitavecchia;

9. L. 2000 per lavori di sgombro e sistemazione provvisoria della frana dell'Oliveta al chilom. 247.196 della linea Asciano-Montepescali;

10. L. 2900 per lavori di consolidamento al rilevato situato al chilom. 254.648 della linea Chiusi-Empoli.

Contratti. — 1. Colla Ditta Lazzarino Giovanni di Carmagnola, per lavori di difesa al secondo ponte sul Tanaro fra Ceva e Castellino;

2. Colla Ditta Porta Ambrogio di Nizza Monferrato, per lavori di rifacimento di binario fra Nizza Monferrato e Calamandrana;

3. Colla Ditta Bruno Luigi di Cotrone, pei lavori d'impianto della fermata di Sellia al chilometro 278.632, della predetta linea da Taranto a Reggio;

4. Colla Ditta Bocca Antonio di Vigevano, per lavori di ricarico della difesa all'argine sinistro del ponte sul Ticino presso Vigevano;

5. Colla Ditta Zoppi Giovanni di Ceva, pei lavori di rinnovazione del rivestimento delle murature in mattoni ai ponti sul Tanaro fra Ceva e Castellino;

6. Colla Ditta Locatelli ingegnere Giovanni di Reggio di Calabria, per la costruzione di muri di diga al torrente Calopinace, nella linea Taranto-Reggio.

Schema di contratto e di tariffa per la costruzione di due magazzini per legnami ed annessi nelle officine dei Granili.

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti* e *preventivi di spese:*

1. L. 11,664 per munire del freno a vuoto Smith-Hardy n. 24 carrozze di terza classe;

2. L. 505,000 per il risanamento della massicciata sulla linea Treviglio Cremona;

3. L. 11,500 per la formazione di una scogliera a difesa della ferrovia Bologna-Otranto, fra i km. 541.700 e 541.800 minacciata dalle corrosioni del torrente Carapella;

4. L. 6520 per il rifacimento in acciaio del gruppo di binari e deviatoi armati in ferro fra il cavalcavia di Galliera e la tettoia della stazione di Bologna;

5. L. 80,000 per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori e per la costruzione della pensilina e dei marciapiedi nella stazione di Aquila;

6. L. 34,700 per le opere di difesa contro il fiume Chiese a monte del ponte della ferrovia Milano-Bergamo-Peschiera al km. 97 848;

7. L. 1372 occorrenti per costruire due garette a vetri nell'interno dei magazzini merci n. 2 e 3 della stazione di Alessandria;

8. L. 14,580 per il rifacimento del binario della diramazione da Brindisi al Porto;

9. L. 17,600 per il consolidamento di un tratto del rilevato di Vestriciano al km. 201.350 della linea Terontola-Foligno;

10. L. 2300 per la sostituzione di cancelli e di sbarre in ferro girevoli in cinque passaggi a livello, della linea da Mestre al confine Illirico;

11. L. 1850 per la formazione d'una scogliera a difesa della ferrovia, contro le corrosioni del torrente Telese al km. 133.450 della linea Foggia-Napoli;

12. L. 2630 per lavori nella rimessa locomotive ex-Alta Italia nella stazione di Bologna;

13. L. 1050 per l'impianto d'un apparecchio di traslazione a *rélais* nell'ufficio telegrafico della stazione di Padova;

14. L. 1858 per consolidare il rilevato detto delle Sanguinaie al chilometro 296.684 della linea Orte-Chiusi-Firenze;

15. L. 4700 per lavori di consolidamento di un tratto della ferrovia Palazzolo-Poratico fra i km. 6.140 e 6.280;

16. L. 28,200 per l'impianto di un rifornitore nella stazione di Montebelluna.

Ferrovia Caianello-Isernia.—*Apertura di gara.* — Presso il Ministero dei Lavori Pubblici e presso la R. Prefettura di Campobasso si procederà nel giorno 16 gennaio 1889 alle ore 10 antimeridiane al primo incanto per l'appalto dei lavori di costruzione del 4° tronco Roccaravindola-Isernia (ferrovia Caianello-Isernia) compreso fra le progressive 27.200 e 45.045 (metri 17,845). L'importo è calcolato in L. 7,772,000 escluso l'importo delle espropriazioni, fornitura del materiale di armamento e dei meccanismi fissi, ecc. — Cauzione provvisoria L. 260,000. Cauzione definitiva L. 440,000. Fatali a giorni 15. Lavori ultimati in 48 mesi.

Tramvie Siciliane. — Leggiamo nel *Moniteur des intérêts matériels* che sotto il titolo di « Tramways Siciliens » si è costituita a Bruxelles una Società anonima col capitale di L. 100,000, intieramente versato e diviso in 200 azioni di lire 500 ciascuna, per fare studi su ferrovie e tramvie.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Germaniche. — *In Alsazia e Lorena.* È progettata la costruzione di una ferrovia da Marckolstein a Horbourg, con raccordamento da Horbourg a Colmar.

Questa linea misurerà circa 17 chilometri e sarà costrutta a spese dell'Impero, con un preventivo di 1,246,000 marchi.

Ferrovie Norvegesi. — *Statistica comparata 1887.* Le strade ferrate della Norvegia misuravano al 31 dicembre 1887 una lunghezza di 1562 chilometri, dei quali 592 a scartamento normale di m. 1,135, e 970 a scartamento ridotto di m. 1,067. Tutte le linee sono di proprietà dello Stato, in compartecipazione coi Comuni e coi privati, eccetto la linea da Cristiania a Eidsvold, che misura la lunghezza di 68 chilometri. Le ferrovie dello Stato sono amministrate direttamente da esso per mezzo di una direzione unica, divisa in 6 distretti d'esercizio.

Nel 1886-87 il numero dei viaggiatori fu di 3,216,000, con un aumento di 69,000 sul 1885-86; è a notarsi che nel 1856 il numero dei viaggiatori era stato di 161,000. Il numero delle tonnellate delle merci nel 1886-87 fu di 970,000, con un aumento di 13,000 sul 1885-86; è a notarsi che nel 1856 era stato di 117,000.

Nel 1886 87 i risultati dell'esercizio hanno dato un prodotto di L. 9,713,852, ossia L. 6156 per chilometro. Il prodotto complessivo dividesi in L. 4,427,796 per il traffico dei viaggiatori; L. 5,007,563 per le merci; L. 278,493 per prodotti diversi.

Le spese ammontarono nel 1886-87 a Lire 7,099,141, ossia L. 4499 per chilometro; nel 1885-86 furono di L. 7,034,570, ossia L. 4457 per chilometro.

Le ferrovie Norvegesi, tanto all'aspetto generale quanto nei modi di costruzione, nell'armamento e nel materiale rotabile, ritraggono assai dal tipo delle ferrovie degli Stati Uniti dell'America del Nord.

Ferrovia Siberiana. — Gli studi del tracciato della Ferrovia Centrale da Tomsk ad Irkoutsk, fatti da ingegneri dello Stato, saranno compiuti verso la fine del corrente anno, per una lunghezza di 1200 *verste* (la *versta* equivale a 1067 metri).

Per il primo tronco di essa, da Tomsk ad Atchinsk, lungo 387 *verste*, e per i suoi raccordamenti col porto di Tosma (Tomsk), e col porto di Tchoulym (Atchinsk), il Ministero delle vie di comunicazione ha preparato il progetto definitivo, che fissa il prezzo di costruzione in L. 35,500 la *versta*, compreso le ruotaie ed un materiale rotabile sufficiente a comporre due treni al giorno.

Recentissime notizie poi annunciano che è stata formata una Compagnia anglo-americana, con un capitale di parecchi milioni di dollari, per costruire in Siberia tutte le ferrovie delle quali il Governo russo ha già dato le concessioni.

Ferrovia nell'Africa Centrale. — Abbiamo altre volte fatto parola del progetto di una ferrovia da Kimberley, il centro delle miniere diamantifere, allo Zambese, passando per Bechuanaland. Aggiungiamo ora che i lavori incominceranno circa la metà del prossimo anno e che sperasi condurli per la fine dello stesso anno sino al 25° di latitudine. Secondo i calcoli generali, poi, credesi che tutta la linea potrà essere compiuta in tre anni.

Notizie diverse

Biblioteca ad uso dei viaggiatori sulle ferrovie. — La *Pall Mall Gazette* ha annunciato che nella prossima primavera si farà il seguente esperimento sulle ferrovie Austro-Ungheresi. Trattasi di fondare una biblioteca delle ferrovie ad uso dei viaggiatori. Questi, in partenza, per esempio, da Vienna, pagherebbero una quota per il valore del libro tolto in lettura, oltre una tassa fissa di 30 centesimi; all'arrivo, per esempio, a Trieste, avrebbero diritto o di tenere il libro, o di riconsegnarlo contro rimborso della quota depositata pel valore del libro.

Trasmissione elettrica di lavoro. — A Müsbruck la Società delle officine di costruzione di Oerlikon sta facendo un impianto per una trasmissione di 50 cavalli vapore alla distanza di 450 metri. In Austria, del resto, si stanno facendo anche altri progetti per trasporti elettrici di energia. Fra questi è degno di menzione quello della trasmissione di 400 cavalli vapore alla distanza di circa 590 metri a Steyrermühl, dove è già in attività un impianto di 100 cavalli vapore.

I viaggiatori alla stazione di New-York. — Il *Sun* di *New-York* ha pubblicato recentemente una statistica sul movimento dei viaggiatori in *New-York* e dintorni.

Risulta che 1672 treni regolari di viaggiatori invadono le stazioni di *New-York, Brooklyn* e *Jersey-City* ogni 24 ore. In questa cifra non sono compresi i treni di piacere. Il servizio d'estate della strada ferrata di *Long-Island* comporta 677 treni su differenti linee della rete.

Il movimento il più importante è in *Jersey-City*, ove 228 treni arrivano e partono giornalmente.

Il *Grand-Central Depot* conta 216 treni e il deposito di *Pensilvania* 204.

Da 7 a 8000 vagoni sono impiegati ogni giorno a questo traffico, e le persone entrate e uscite dalla città per la strada ferrata fino al 1° maggio 1888, è stato di 48,788,000; su questa cifra la strada ferrata di *Long-Island* ha trasportato 8,000,000 di viaggiatori, la *Pensilvania* 6,367,000; e le persone partite ed arrivate al *Grand-Central Depot* nel medesimo periodo, sono 8,880,000.

Le cifre minori di viaggiatori entrati e usciti quotidianamente, sono di 110,000.

Il movimento più febbrile della sera è verso le 5 e 40 minuti. A questo istante 10 treni si muovono simultaneamente dalle differenti stazioni. Nei 15 minuti che passano fra le 5.30 e le 5.45, si mettono in cammino. L'ora in cui il più grande movimento si produce, è dalle 5 alle 6.

Il momento più agitato della mattina è verso le 8 e 45, allorchè nuovi treni arrivano alla volta delle stazioni. Questo si può dire un vero movimento!

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI — PAGAMENTI.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Elenco delle azioni estratte in seduta pubblica il 17 dicembre 1888, le quali verranno rimborsate al valor nominale in occasione del pagamento vaglia gennaio 1885.

(1ª *Serie) Torino-Pinerolo.*

137	313	430	746	800	1246	1524	1733
1739	1896	1941	2042	2059	2287	2855	3248
3316	3515	3806	4060	4133	4178	4233	4451
4458	4489	4528	4570	4621	4707	5030	5221
5397	5438	5775	6098	6406	6520	6542	6610
6707	6870	6937	6947	7031	7170	7289	7348
7678	8120	8206	8213	8383	8955	9148	9285
9549	9870	9905	10759	11168	11294	11391	11573

11803 — Totale azioni 65.

(2ª *Serie) Pinerolo-Torre Pellice.*

109 800 1074 1732 3670 — Totale azioni 5.

Ferrovie Meridionali. — Il 15 corrente è stata eseguita l'estrazione delle Azioni dell'anno 1888 rimborsabili dal 1° gennaio 1889 (V. pagine *Annunzi*).

Debito ex-Pontificio. — La *Gazzetta Ufficiale* del 14 corrente, N. 293 (supplemento) pubblica l'elenco delle 2854 obbligazioni state sorteggiate nella 4ª estrazione.

Società Generale di Navigazione Italiana. — L'Assemblea generale tenutasi il 18 corrente ha proposto il pagamento dal 1° gennaio di un *coupon* di L. 15 per azione, delle quali L. 2.50 a saldo di lire 27,50 dell'esercizio 1887-88 e L. 12.50 acconto dell'esercizio 1888-89.

Navigazione Generale Italiana. — I portatori delle obbligazioni 4 0[0 in oro, guarentiti sulla ferrovia Tunisi-Goletta ed emesse il 30 giugno 1887 dalla suddetta Società, sono prevenuti che il pagamento della cedola N. 3 di L. 20 in oro, scadente il 31 di questo mese, sarà eseguito, senza alcuna ritenuta o riduzione, dai soliti Stabilimenti.

Navigazione Generale Italiana. — Si prevengono i portatori delle obbligazioni R. Rubattino e C., tipo oro e tipo carta, che a partire dal 31 corrente si effettuerà:

In lire 15 per obbligazione, il pagamento della cedola N. 43, scadente in quel giorno.

In lire 1000 per caduna obbligazione, il rimborso delle obbligazioni della serie E, F f ultimamente estratta.

I pagamenti si faranno nei soliti Stabilimenti.

Banca Generale. — Dal 2 gennaio sarà pagata la cedola N. 20 delle azioni (2° semestre 1888) in L. 6,25.

Ferrovia Santhià-Biella. — Il Banco di Sconto e di Sete pagherà dal 2 gennaio la cedola N. 11 in L. 12 quale acconto dividendo esercizio 1888.

Ferrovie del Mediterraneo. — A partire dal 2 gennaio verrà pagata la somma di L. 6.32 netta quale interesse semestrale maturato delle obbligazioni, serie A e B (V. pag. *Annunzi*).

Ferrovie Meridionali. — Il pagamento della cedola XXXVII di L. 12.50 e la cedola XXXVIII di L. 15 in oro per interessi 2° semestre, nonchè il rimborso in L. 500 dei buoni estratti nel XXXVII sorteggio avrà luogo dal 1° gennaio (V. pagine *Annunzi*).

Società Anonima dei tramways e strade ferrate economiche (Roma-Milano-Bologna). — Dal 2 gennaio verrà pagata la cedola n. 21 delle Obbligazioni in L. 12.50.

Banca Romana. — Il pagamento del 2° acconto del dividendo 1888 avrà luogo a datare dal 4 gennaio in L. 25 per Azione, presentando la cedola n. 53.

CONVOCAZIONI.

Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna. — Il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato di convocare l'Assemblea generale straordinaria per il giorno 3 gennaio, alle ore 3 pomeridiane per deliberare.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

				Dicembre 15	Dicem. 18
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L.	770	783.50
»	»	Mediterranee	»	617.50	620.50
»	»	Sicule vecchie	»	—	626
»	»	» nuove	»	590	590
»	»	Sarde (preferenza)	»	—	—
»	»	Palermo Marsala-Trapani	»	400	400
»	»	Gottardo	»	645	653
Buoni	Ferrovie	Meridionali	»	542	542
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	305	300
»	»	Monte Cenere	»	—	—
»	»	Novara-Seregno	»	251	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	322	322
»	»	» 2ª emiss.	»	313	307
»	»	Centrale Toscana	»	520	520
»	»	Meridionali	»	320	320
»	»	Sarde, serie *A*.	»	312	312
»	»	» serie *B*.	»	315	315.50
»	»	» 1879	»	307.50	308.50
»	»	Pontebba	»	470	470
»	»	Nord-Milano	»	269	269
»	»	Meridionali Austriache	»	306	306
»	»	Gottardo 4 %.	»	103.25	103.25

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le
[INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE)

Città di Genova (27 dicembre, ore 2 pom., 1ª asta). — **Appalto** per la sistemazione di via Carlo Alberto. Importo L. 200,000. Cau-

zione L. 20,000. Deposito per spese L. 3,000. Fatali 7 gennaio, ore 12 merid.

Direzione Territoriale del Genio Militare di Roma (27 dicembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per la manutenzione delle linee e degli apparati costituenti la rete telefonica-telegrafica militare della Piazza di Roma, dal 1° gennaio 1889 al 30 giugno 1892. Importo L. 14,700. Cauzione L. 500.

Municipio di Celleno (*Viterbo*) (28 dicembre, ore 12 antim., fatali). — Appalto per la costruzione del nuovo acquedotto della sorgente Canale. Importo ridotto L. 19,706.52 (V. n. 48 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Roma (28 dicembre, ore 11 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto quinquennale della manutenzione della strada Provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense, tronco III, dalla Colonnetta d'Arsoli fino all'osteria di Arcinazzo (chilom. 31,248), non compresa la traversa abitata di Subiaco lunga chilom. 0,740. Importo annuo L. 4,625.54. Cauzione provvisoria L. 800. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Foggia (29 dicembre, ore 1 pom., fatali). — Appalto dei lavori di rimessione e manutenzione delle strade inghiaiate ed acciottolate comprese nel 2° lotto. Importo ridotto L. 4,685.40 (V. n. 46 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (29 dicembre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto pel mantenimento sessennale della strada provinciale di Roma, 6° tratto, dal basolato dopo il ponte pensile sul fiume Garigliano sin dopo l'abitato d'Itri, e precisamente all'asse del ponticello che precede la Chiesa della Madonna delle Grazie (m. 22,491). Importo annuo L. 9,000. Cauzione provvisoria L. 1,500. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 19 gennaio, ore 12 merid.

— Appalto pel mantenimento sessennale della strada di Roma da Capua, e propriamente dal termine del basolato fuori porta di Roma allo spartimento presso il miglio 20 (m. 6,960). Importo annuo L. 9,240. Cauzione provvisoria L. 1,500. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 19 gennaio, ore 12 merid. (V. n. 48 del *Monitore*).

Città di Oneglia (31 dicembre, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dell'impresa di costruzione di un fabbricato per il R. Istituto Sordo-Muti. Importo L. 53,180. Lavori compiuti in mesi dodici. Cauzione L. 1,800. Deposito per spese L. 250. Fatali 16 gennaio.

R. Prefettura di Reggio Calabria (31 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada Consortile comunale obbligatoria della sez. 41 presso S. Ilario alla sez. 461 in Ciminà diretta alla provinciale (m. 7,772.80). Importo L. 125,245.41. Cauzione provvisoria L. 3,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 23 gennaio, ore 12 merid.

Città di Civitavecchia (31 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un tratto di fogna di m. 530 sulla via a mare, denominata dei bagni, parallela alla via Aurelia. Importo L. 27,155.48. Cauzione provvisoria L. 450. Fatali 16 gennaio. Lavori compiuti in 4 mesi.

Città di Susa (31 dicembre, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di un acquedotto e posa in opera di ruotaie in pietra da taglio per tutta la lunghezza delle due vie interne, dette dei Mercanti e di Torino, diviso in due lotti:

1° lotto: lavori da eseguirsi nella via dei Mercanti. Importo ridotto L. 8,151.90;

2° lotto: lavoro da eseguirsi nella via di Torino. Importo ridotto L. 8,557.99. (V. n. 49 del *Monitore*).

R. Prefettura di Belluno (29 gennaio, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori per riparazioni e sistemazione saltuaria della strada nazionale Carnica, n. 1, di diramazione per Gogna-Montecroce. Importo ridotto L. 46,703.10 (V. n. 48 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale Parmense (2 gennaio, ore 10 merid., 1ª asta). — Appalto per la manutenzione novennale del tratto di strada Parma-Fornovo, dalla barriera Nino Bixio alla 15ª colonna migliare presso Fornovo, e cioè: 1° Provviste e regolarizzamento dei cumuli di ghiaia, L. 10,607.52; — 2° Riparazioni alle opere d'arte, L. 1,672.30; — 3° Sgombramento di neve, L. 943.42. Importo totale L. 13,223.24. Cauzione provvisoria L. 2,800. Cauzione definitiva un semestre. Fatali 17 gennaio, ore 12 merid.

Città di Bari (3 gennaio, ore 12 merid., fatali). — Appalto del lastricamento delle vie della Città nuova. Importo ridotto L. 2,694,150.

Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino (4 gennaio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione del 3° tronco da Apecchio alla balza di Piandimolino, della strada provinciale di serie, che dal confine di Città di Castello per Apecchio e Piobbico mette alla nazionale Flaminia in Acqualagna. Importo ridotto L. 98,345.25 (V. n. 46 del *Monitore*).

Municipio di Bologna (4 gennaio, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori da eseguirsi per la costruzione della rete dei chiavicotti sul piano di ampliamento e di risanamento detto degli orti Gravignani e terreni contigui. Importo L. 160,000 circa. Cauzione L. 20,000. Deposito per spese L. 6000. Fatali 25 gennaio, ore 1 pom.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Campobasso (7 gennaio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del 10° tronco della strada provinciale di 1ª serie, n. 15, lungo la valle del Trigno, compreso fra l'abitato di Trivento e la masseria Ferrero, sotto Roccavivara (metri 13,538.75). Importo L. 524,000. Cauzione provvisoria L. 26,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 40 mesi. Fatali a giorni 15.

Deputazione Provinciale di Bologna (8 gennaio, ore 2 pomerid., definitivo). — Appalto dei lavori concernenti la costruzione del 3° tronco della strada Porretta-Zocca, da Castel d'Ajano al Rio Sturlari, nel territorio del comune di Castel d'Ajano. Importo ridotto L. 43,817.30 (V. n. 45 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Cosenza (8 gennaio, ore 4 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di nuova costruzione della strada provinciale n. 117, dalla Stazione ferroviaria di Amendolara per Oriolo alla contrada Fossi, tronco compreso fra Oriolo e la sponda destra del torrente Canale di Ferro (m. 5,792.27). Importo L. 407,000. Deposito per spese L. 1000. Cauzione provvisoria L. 18,000. Cauzione definitiva il decimo.

Direzione del Genio Militare di Milano (10 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione d'una Caserma per un reggimento di cavalleria in Milano. Importo L. 1,260,000. Cauzione L. 120,000. Lavori compiuti in 720 giorni. Fatali 31 gennaio, ore 10 ant.

Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino (10 gennaio, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del 5° tronco della strada dalla foce di Piobbico, che dalla Città di Castello per Apecchio e Piobbico mette alla Flaminia in Acqualagna. Importo L. 175,850. Cauzione provvisoria L. 8000. Deposito per spese L. 5000. Fatali 9 febbraio 1889.

Comune di Montese (22 gennaio, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria da Montese a Maserno (metri 3,869.20). Importo L. 79,377.87;

Costruzione di altro tratto stradale da Montese ad oltre la Locanda (metri 1,055.40). Importo L. 15,465.63. Cauzione provvisoria L. 1300.

Forniture.

R. Prefettura di Roma (28 dicembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Provvista di Chilog. 27,000 d'olio di ulivo per condimento, L. 3510 — Chilog. 14,000 di petrolio raffinato, L. 11,200 — Chilog. 1300 olio di ulivo per illuminazione, L. 1287. Importo totale L. 15,997. Cauzione provvisoria L. 480. Cauzione definitiva il 5 0/0.

Direzione d'Artiglieria della Fabbrica d'Armi di Torino (2 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la provvista di Chilog. 2000 acciaio profilato diverso (per ritti d'alzo) a 0.70, L. 1400; Chilog. 12,000 ferro profilato diverso (per zoccoli d'alzo) a 0.60, L. 7200; Chilog. 19,000 ferro profilato diverso (per calcioli) a 0.50, L. 9500; Chilog. 7000 ferro profilato diverso (per scudi di guardamano) a 0.50, L. 3500; Chilog. 1000 ferro profilato diverso (per bottoni d'anello) a 0.60, L. 600. Importo totale della provvista L. 22,020. Cauzione L. 2300. Consegna a giorni 60.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la fornitura di una *vasca* metallica pel signor Alfred Natanson.

R. Prefettura di Milano. — L'appalto della fornitura di n. 20 carri postali a freno, occorrenti alla Direzione generale delle R. Poste, fu aggiudicato alla ditta Fratelli Invitti a Milano per L. 143,640 (V. n. 38, 44 e 47 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Arezzo. — L'appalto per la costruzione del primo tronco della strada provinciale N. 23, da Piave Santo Stefano a Bagno di Romagna, compreso fra l'abitato di Piave Santo Stefano ed il villaggio di Capotrave (m. 6343.97), venne aggiudicato al signor Antonio Zoli per L. 152,859.99 (V. n. 41, 45 e 48 del *Monitore*).

Prefettura della Provincia di Torino. — L'appalto di lavori occorrenti per l'ampliamento dell'Istituto di Botanica della R. Università di Torino, fu aggiudicato al signor G. B. Casaccia per L. 77,444.41 (V. n. 39, 42 e 45 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1888-89. — *Dal 1° al 10 Dicembre 1888.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4024	4001	+ 23	622	547	+ 75
Media	4024	4001	+ 23	559	533	+ 26
Viaggiatori.	1.222.288 55	1.169.748 05	+ 52.540 50	43.938 06	31.348 62	+ 12.589 44
Bagagli e Cani	57.492 81	63.323 07	— 5.830 26	1.389 62	808 05	+ 581 57
Merci a G.V. e P. V. accelerata	346.921 46	351.444 66	— 4.523 20	6.611 05	5.787 16	+ 823 89
Merci a P. V.	1.409.514 90	1.530.796 46	— 121.281 56	33.182 02	28.694 64	+ 4.487 38
TOTALE .	3.036.217 72	3.115.312 24	— 79.094 52	85.120 75	66.638 47	+ 18.482 28

Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Dicembre 1888.*

Viaggiatori.	23.022.055 87	21.841.078 16	+1.180.977 71	736.377 02	700.386 98	+ 35.990 04
Bagagli e Cani	1.049.901 46	1.015.356 05	+ 34.545 41	16.443 42	18.873 11	— 2.429 69
Merci a G. e P. V. accelerata .	5.531.999 43	5.134.614 35	+ 397.385 08	101.434 51	89.819 57	+ 11.614 94
Merci a P. V.	25.073.201 40	24.901.818 11	+ 171.383 29	571.299 05	499.176 81	+ 72.122 24
TOTALE . .	54.677.158 16	52.892.866 67	+1.784.291 49	1.425.554 00	1.308.256 47	+ 117.297 53

Prodotto per chilometro.

della decade	754 53	778 63	— 24 10	136 85	121 83	+ 15 02
riassuntivo	13.587 76	13.219 91	+ 367 85	2.550 19	2.454 51	+ 95 68

(1) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 34ª Decade — dal 1° al 10 Dicembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1888	928.268 33	33.003 85	345.345 39	1.325.780 66	42.617 47	2.675.015 70	3.984 00	671 43
1887	971.845 34	49.155 69	321.239 95	1.364.434 25	34.491 41	2.741.166 64	3.980 00	688 74
Differenze nel 1888	— 43.577 01	— 16.151 84	+ 24.105 44	— 38.653 59	+ 8.126 06	— 66.150 94	+ 4 00	— 17 31
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1888	36.268.028 10	1.622.169 68	12.333.305 42	43.614.998 15	1.333.466 35	95.171.967 70	3.982 85	23.895 44
1887	35.510.540 34	1.665.005 80	10.889.158 11	42.862.830 27	1.325.159 36	92.252.693 88	3.980 00	23.179 07
Differenze nel 1888	+ 757.487 76	— 42.836 12	+ 1.444.147 31	+ 752.167 88	+ 8.306 99	+ 2.919.273 82	+ 2 85	+ 716 37

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1888	96.204 15	2.418 60	12.306 95	98.961 50	2.248 85	212.140 05	1.025 61	206 84
1887	42.938 26	1.088 72	6.504 97	39.976 77	1.581 18	95.089 90	804 00	114 54
Differenze nel 1888	+ 53.265 89	+ 1.329 88	+ 5.801 98	+ 58.984 73	+ 667 67	+ 120.050 15	+ 221 61	+ 92 30
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1888	2.200.795 75	48.225 52	298.943 58	1.754.090 99	60.947 95	4.363.003 79	877 19	4.973 84
1887	1.681.863 94	41.529 87	186.552 68	1.176.358 70	58.003 18	3.144.308 37	751 87	4.181 98
Differenze nel 1888	+ 518.931 81	+ 6.695 65	+ 112 390 90	+ 577.732 29	+ 2.944 77	+ 1.218.695 42	+ 125 32	+ 791 86

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1888	1887	*Differenze* nel 1888	1888	1887	*Differenze* nel 1888
Viaggiatori	5.004 15	2.080 50	+ 2.923 65	123.715 85	91.122 60	+ 32.593 25
Merci	750 50	1.130 60	— 380 10	22.587 80	21.573 93	+ 1.013 87
Introiti diversi	89 40	120 10	— 39 70	3.817 90	4.092 70	— 274 80
Totali	5.844 05	3.340 20	+ 2.503 85	150.121 55	116.789 23	+ 33.332 32

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Dicembre* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-S. Giorgio di Nogaro	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 45	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	3,966.40	13,806.95	1,193.75	3,000.95	1,110.20	2,840.25	2,232.05	3,247.95	5,190.45	2,553.30	1,743.40	4,701.70	2,425.25
Bagagli e Cani . . .	71.55	207.80	23.55	29.15	6.65	72.00	13.70	7.30	29.65	41.60	39.75	31.45	28.65
Merci a G. V. ed Acceler.	577.05	3.090.67	144.05	336.55	184.35	1.156.15	15.20	42.05	167.80	279.55	317.95	428.40	123.05
Merci a P. V. . . .	3,229.05	4,742.90	809.56	1,687.05	2.391.75	861.75	452.35	177.70	2,031.10	1,107.21	63.90	1,513.10	1,091.45
Totali	7,844.05	21,848.32	2,170.91	5,053.70	3,692.95	4,930.15	2,713.30	3,475.00	7,419.00	3,981.66	2,165.00	6,674.65	3,668.40

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 35
181 id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e
12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 264
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . . . 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti . 12
21 ponti e pontic. per la diram Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . . 1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
98 ponti e ponticelli ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno . . 60
2 ponti sul *Cordevole* . . . —
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto. Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d' Agro, San Pietro, Fondachello* ecc., prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . *606*
Ponte sul *Porcíume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Solco*, impresa Castelli . . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rev igoa . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Cavalerio 47
Id. sul *Tevere*, impresa Mengico . . 136
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . 34
Id. sul *Leggiadrezza*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Consegli . 14
Id. presso Terni, impresa Cecchini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zachokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzarin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 531
id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali . , . . 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini . . . . , 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa I. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 5?0
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9?09
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . ?00
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 1?2
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani . . . . . 39?0
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 1?3
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovalo, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 51
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sanzobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz. di Torre Annunziata m.l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anon. sedente in Firenze. Capitale sociale L. 230 milioni interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Servizio dei Titoli

Estrazione delle Azioni

dell'anno 1888

eseguitasi in seduta pubblica il 15 Dicembre 1888, rimborsabili in L. **500**, dal 1° Gennaio 1889, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso.

Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all'articolo 54 degli Statuti sociali.

TITOLI da 1		TITOLI da 5			TITOLI da 10		
Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
1841	1850	329	11641	11645	65	60641	60650
5061	5070	330	11646	11650	1690	76891	76900
260421	260430	615	13071	13075	2346	83451	83460
360591	360600	616	13076	13080	2459	84581	84590
		2479	22391	22395	5273	112721	112730
		2480	22396	22400	6309	123081	123090
		5833	39161	39165	6366	123651	123660
		5834	39166	39170	6588	125871	125880
		6757	43781	43785	6626	126251	126260
		6758	43786	43790	7043	130421	130430
		6873	44361	44365	9494	154931	154940
		6874	44366	44370	9675	156741	156750
		16743	278711	278715	10480	164791	164800
		16744	278716	278720	10574	165731	165740
		19279	376391	376395	10668	166671	166680
		19280	376396	376400	11010	170091	170100
		22205	391021	391025	16050	290491	290500
		22206	391026	391030	16146	291451	291460
		22973	394861	394865	16809	298081	298090
		22974	394866	394870	17204	302031	302040
					17554	305531	305540
					18056	310551	310560
					19727	327261	327270
					20762	337611	337620
					22248	352471	352480
					22484	354831	354840
					23111	401101	401110
					23123	401221	401230
					24661	416601	416610

Firenze, 15 Dicembre 1888.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l'Amministrazione Centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società Anonima, Firenze. Capitale L. 230 milioni interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori Azionisti che a partire dal *1° gennaio* p. v., le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare

la Cedola (*coupon*) **XXXVII di L. 12.50**

pel semestre d'interessi scadente il 31 dicembre andante.

A **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Bologna** la Cassa dell'Esercizio della Società.
» **Ancona** » » »
» **Napoli** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Milano** la Banca di Credito Italiano.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** » » »
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Venezia** i signori Jacob Levi e Figli.
» **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale-Commerciale, al cambio d'Italia.
» la Banca di Sconto di Parigi »
» la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi »
» **Ginevra** i signori Bonna e C. »
» **Basilea** i signori De Speyr e C. »
» **Berlino** il signor Meyer Cohn »
» i signori Robert Warschauer e C. »
» **Londra** i signori Baring Brothers e C. »

Parimenti al 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'Amministrazione Centrale della Società in Firenze, le azioni estratte al sorteggio del 15 corrente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni portatore di Azioni estratte riceverà all'atto del rimborso la Cartella di godimento al portatore, di cui all'art. 54 degli Statuti sociali.

Firenze, 17 dicembre 1888.

LA DIREZIONE GENERALE.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società Anonima, Firenze. Capitale L. 230 milioni interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori portatori di Buoni in oro che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal *1° gennaio* prossimo, il

pagamento della Cedola XXXVIII di Lire 15 in oro

per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre andante, nonchè il **rimborso in Lire 500 in oro dei Buoni estratti nel XXXVII sorteggio,** avvenuto il 1° ottobre decorso.

A **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Bologna** la Cassa dell'Esercizio della Società.
» **Ancona** » » »
» **Napoli** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Milano** la Banca di Credito Italiano.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** » » »
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Parigi** la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» **Ginevra** » » »

Firenze, 17 dicembre 1888.

LA DIREZIONE GENERALE.

Società per le Ferrovie del Ticino

SERVIZIO DELLA TRAZIONE E DEL MATERIALE

AVVISO DI VENDITA DI MATERIALE

Presso il Deposito delle Tramvie di Novara-Borgo S. Martino:

N. 9 Vetture per tramvia per binario normale;

N. 36 Cerchioni in acciaio nuovi, diametro interno mm. 685, spessore mm. 75, larghezza mm. 110.

Presso il Deposito del Tram Milano-Binasco-Pavia, fuori Porta Lodovica in Milano:

N. 7 Locomotive fuori uso, del peso di tonnellate 9 circa ciascuna, per binario normale.

Presso il Deposito della Ferrovia Arezzo-Fossato a Città di Castello:

N 1 Locomobile in ottimo stato di servizio, della forza di undici cavalli vapore — Marca Brown and May — Engineers Devizel (England).

Il materiale sopra indicato è visibile tutti i giorni nei rispettivi Depositi dalle ore 8 alle 12 merid. e dalle 2 alle 4 pomeridiane.

Le offerte dovranno essere presentate in piego suggellato alla Direzione dell'Esercizio per le Ferrovie del Ticino in Milano, non più tardi del giorno 15 marzo 1889, con indicazione in:

Offerta per acquisto materiale fuori uso.

LA DIREZIONE.

TORINO, 1888 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXI. Sabato, 29 Dicembre 1888. NUM. 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 30
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGL'INTERESSI MATERIALI

Anno XXII

Col nuovo anno 1889 il **Monitore** — L'ANZIANO TRA I PERIODICI CHE IN ITALIA SI OCCUPANO DI STRADE FERRATE E DI INTERESSI MATERIALI — entrerà nel suo **XXII** anno di pubblicazione.

Fedele all'antico ed immutato suo programma, costante nello svilupparlo secondo i veri interessi del paese, il **Monitore** non riconferma oggidì i proprî intendimenti e non aggiunge nuove promesse. Queste e quelli sono compendiati nel suo lungo passato, che è garanzia per l'avvenire.

Ferrovie, Lavori Pubblici, Industria, Commercio e Finanza: ecco gli obbiettivi della impresa nella quale perdurerà il **Monitore**, astenendosi dalle vuote discussioni teoriche e dalle oziose polemiche personali, da cui non ritraggono alcun vantaggio gli interessi materiali del paese.

Nell'ampio e svariatissimo campo di questi il **Monitore** dispone di efficace mezzo d'azione. Le sue *Informazioni Particolari* per copia, importanza ed autenticità tengono il primato tra i giornali; molti dei quali se le appropriano con molta disinvoltura, appunto perchè esse sono sempre più apprezzate dalle Amministrazioni Ferroviarie e Tramviarie, dalle Amministrazioni Provinciali e Comunali, dalle Camere di Commercio, dalle Società Industriali, dalle Imprese Costruttrici, dagli Studi Tecnici, ecc.

Nel desiderio tuttavia di sempre migliorare il nostro giornale, ci siamo indotti a creare, col prossimo anno, una rubrica nuova. Abbiamo pensato che, pure occupandoci principalmente delle Strade Ferrate italiane, potesse giovare una più ampia trattazione di quanto riguarda l'estero. Perciò, mentre continueremo a raccogliere in ogni numero, come abbiam sempre fatto, le notizie ferroviarie straniere, consacreremo speciali *Riviste Mensili* a quegli argomenti sia tecnici, sia amministrativi o finanziarî, interessanti le strade ferrate degli altri paesi, che ci sembreranno meritare uno svolgimento più diffuso di quello che in un semplice notiziario è compatibile.

E preannunciamo ancora che pubblicheremo settimanalmente una nuova rubrica, dal titolo: *Atti Ufficiali concernenti le Ferrovie ed i Lavori Pubblici.* Di essa, come REPERTORIO delle Leggi e dei RR. Decreti che riguardano tanta parte della Amministrazione dello Stato e l'obbiettivo principale del nostro programma, non abbiamo bisogno di svolgere nè l'argomento nè l'importanza.

Ad altre migliorie intenderemo, specialmente

nella parte che interessa gli assuntori di pubblici lavori e forniture, ed introdurremo alcune modificazioni nella compilazione del nostro periodico; ma delle une e delle altre non occorre una preventiva menzione. Le porremo senz'altro in atto, lieti e riconoscenti se esse ci accresceranno il favore dei nostri abbonati e lettori.

Di una sola innovazione, comecchè sia sopra ogni altra importantissima ed abbia uno speciale modo di essere, diamo tuttavia un cenno.

Alla fine di ogni semestre distribuiremo ai nostri abbonati un *Indice generale alfabetico-analitico* di tutte le materie trattate nel semestre medesimo. Non abbiamo bisogno di dimostrare la utilità di questo *Indice alfabetico* che sarà ad un tempo e PRONTUARIO di tutte le questioni amministrative, tecniche, finanziarie e statistiche comprese nel nostro programma, e NOTIZIARIO delle reti, linee e sezioni ferroviarie e tramviarie, ordinatamente disposte secondo gli Stati e le Società a cui appartengono.

LA FERROVIA FERRARA-RAVENNA-RIMINI

e la sua diramazione da Lavezzola a Lugo

Il giorno 27 del corrente mese ha avuto luogo la visita di ricognizione dei tronchi della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini e diramazione Lavezzola-Lugo, compresi fra Argenta e Ravenna, Cesenatico e Rimini e Lavezzola Massalombarda. Incaricati della visita sono stati i signori Ispettori-Capi dei Circoli ferroviari di Bologna e di Ancona, signori cav. Pizzini e cav. Muzy, in unione del signor comm. Pessione per le Strade ferrate Meridionali e del Direttore governativo dei lavori.

Intorno ai predetti tronchi di ferrovia riceviamo le seguenti informazioni.

Coll'apertura al pubblico esercizio dei tratti di ferrovia da *Argenta* a *Ravenna* e da *Cesenatico* a *Rimini*, l'intera linea Ferrara-Ravenna-Rimini, della lunghezza di chilometri 122.296.27, sarà un fatto compiuto; e così dicasi della sua diramazione Lavezzola-Lugo, lunga chilom. 22.188.74, essendosi completato anche il tratto da *Lavezzola* a *Massalombarda*.

La tratta Argenta-Ravenna, che misura fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Argenta e Ravenna la lunghezza di chilom. 39.441.90, dei quali chilom. 5,219.84 in curva di raggio minimo di m. 600, venne divisa nei tre tronchi Argenta-Bastia, Bastia-Alfonsine ed Alfonsine-Ravenna.

Ad eccezione di quest'ultimo tronco, pel quale i lavori di terra furono intrapresi saltuariamente fino dal 1882, mediante cottimi fiduciari, ed il cui completamento regolare fu iniziato nel giugno 1885, la costruzione degli altri due incominciò alla fine di marzo del 1886. E fu precisamente in quell'epoca che la Direzione tecnica governativa, in origine tenuta pei tronchi Ferrara-Argenta-Bastia dall'Ufficio del Genio civile di Ferrara, e pei rimanenti della linea da quello di Ravenna, venne affidata al R. Ispettore-capo del Circolo ferroviario di Ancona, unitamente alla diramazione da Lavezzola a Lugo.

La pendenza massima lungo la tratta da Argenta a Ferrara è dell' 8.80 solamente fra i chilometri 65.691.45 e 66.391.49, da Ferrara, e le ordinate del ferro alle stazioni di Argenta e di Ravenna sono rispettivamente di m. 3.40 e 3.16 sul livello del mare.

Fra le stazioni di Argenta e di Ravenna si incontrano cinque stazioni, e cioè: a partire da Argenta, quella di *Lavezzola*, di *Vottano*, di *Alfonsine*, di *Glorie* e di *Mezzano* ed una fermata detta di S. Biagio.

Per la custodia di questa tratta di linea e degli attraversamenti a livello vennero costruite in muratura N. 13 case cantoniere doppie, N. 23 case cantoniere semplici e N. 11 garette.

Si incontrano N. 60 passaggi a livello per strade provinciali, comunali, consorziali e private, e per le chiusure di questi attraversamenti furono adottati, in relazione alla loro importanza ed ubicazione, cancelli in ferro o sbarre girevoli, pure in ferro, manovrabili in posto ed a distanza.

Le opere d'arte costruite attraverso la ferrovia sono in numero complessivo di 123, ed in numero di 13 fuori della zona ferroviaria.

Delle prime, N. 11 sono opere d'arte maggiori e N. 112 sono manufatti minori.

Fra le opere d'arte maggiori merita speciale menzione il ponte sul fiume Reno a travata metallica, di luce retta m. 145.79, divisa in tre campate, di cui la mediana misura la lunghezza di m. 57.20.

Le travi principali a doppio T hanno l'altezza di m. 5.77 e sono a doppio traliccio.

Per le fondazioni tanto delle due pile che delle spalle fu adottato il sistema di cassoni metallici ad aria compressa e le fondazioni stesse, attesa la potenza degli strati di limo e di torba attraverso il sottosuolo, si dovettero spingere, massime per le pile, a forti profondità, onde raggiungere il banco solido di argilla compatta.

Le maggiori difficoltà che nella costruzione di questa tratta si incontrarono, sono esclusivamente devolute al carattere eminentemente compressibile del terreno in tutta la zona estesa da Ferrara a Ravenna, dovuto alla sua speciale natura geologica.

Difatti tutto il terreno di detta zona è d'estuario Padano e come tale è una successione alternata di argille più o meno sabbiose e di melme più o meno torbifere, formate dallo avvicendarsi delle vegetazioni spontanee di erbe e di deboli arbusti coi depositi alluvionali, favoriti da una serie di espansioni delle acque del Po.

Gli effetti di questa speciale costituzione del sottosuolo non mancarono di manifestarsi più o meno con parziali cedimenti, lungo il tratto da Argenta a Ravenna, sì dell'argine stradale come pure di alcune opere murarie, sebbene, tanto nei progetti come all'atto della costruzione, si avvisasse a tutti quei mezzi valevoli a prevenire o a riparare simili abbassamenti. Ora però havvi ragione di credere che difficilmente potranno ripetersi, o per lo meno saranno tali da non pregiudicare menomamente la sicurezza dell'esercizio della linea.

La costruzione ed il completamento di tutti i lavori di questo tratto vennero affidati, con contratto in base ad appalto, alla Impresa Bassani ing. Giacomo pel tronco Argenta-Bastia; all'Impresa Norsa ing. Giacomo per quello successivo Bastia-Alfonsine, e all'Impresa Emiliani Antonio pel rimanente tronco Alfonsine-Ravenna.

L'altra tratta Cesenatico-Rubicone-Rimini fu ultimata sino al Rubicone nel luglio 1886, mentre che pel successivo tronco Rubicone-Rimini, i di cui movimenti di terra si eseguirono in parte mediante cottimi fiduciari nell'anno 1884, tutti i lavori, incominciati nei primi mesi del 1887, solamente ora sono stati compiuti. Questa tratta misura la lunghezza di chilom. 21.141.57 fra gli assi dei F. V. di Cesenatico e di Rimini, dei quali chilom. 3.371.87 in curva di raggio minimo 400 m., ed ha la pendenza massima del 7 p. 0|0, essendo la quota del terreno sul livello del mare di m. 3.56 alla stazione di Cesenatico e di m. 5.21 a quella di Rimini.

Le stazioni comprese in questa tratta, oltre quelle di Cesenatico e di Rimini, sono di Bellaria e di Viserba; le case cantoniere per la custodia della linea e dei passaggi a li-

vello sono in numero di 19, tutte doppie, più numero 5 garette.

Gli attraversamenti a raso sono 39, dei quali alcuni per strade provinciali e comunali, e gli altri, nella maggior parte, per strade private e consortili.

Le opere d'arte attraverso l'asse della ferrovia sono in complesso di N. 92, delle quali N. 6 speciali; quelle esistenti fuori asse sono in numero di 14.

Fra le opere d'arte maggiori sono notevoli il ponte in muratura sul fiume Rubicone di 9 arcate di m. 12 ciascuna di luce a sesto ribassato; il ponte a travata metallica sul fiume Uso, di luce m. 40, le cui fondazioni vennero eseguite con cassoni metallici ad aria compressa; il ponte a travata metallica di m. 20 sullo scaricatore del Marecchia, e per ultimo l'allargamento del ponte, pure in ferro, sul Marecchia, presso la stazione di Rimini. Quest'ultima opera venne eseguita per speciale provvedimento dalla Società esercente la rete Adriatica in un coll'ampliamento e sistemazione della stazione di Rimini in dipendenza dell'allacciamento della nnova ferrovia colla Bologna-Ancona. Mentre che tutti gli altri lavori del tronco dal Rubicone al ponte sul Marecchia vennero compiuti dall'Impresa Cicognani mediante contratto a base d'asta.

La diramazione Lavezzola-Lugo, si diparte dalla stazione di Lavezzola al chilom. 40.585.86 da Ferrara, percorre quasi interamente col suo tracciato quella porzione della provincia di Ravenna che è compresa fra il fiume Sillano ed il fiume Santerno, attraversato quest'ultimo dalla ferrovia in prossimità di Lugo.

Il tratto di ferrovia Lavezzola-Massalombarda, massime il primo tronco Lavezzola-Conselice, percorre terreni di bassa giacitura, attraversando valli coperte da alte acque per otto e più mesi dell'anno. Una parte di queste valli è coltivata a risaie, ed in via di bonifica *colmata* dalle acque che sono derivate dal vicino canale del molino di Conselice, ma la parte restante, che è ben maggiore, è tuttora da bonificarsi.

Circa la natura e costituzione del suolo attraversato da questo ramo di ferrovia ripetesi quanto si disse pel tratto della ferrovia Argenta-Ravenna, essendo sempre il terreno di estuario antico.

Essendo tali le condizioni e la natura del suolo, si procurò, entro i limiti di una razionale economia, di garantire anzitutto l'argine ferroviario dalle corrosioni delle acque espanse anche nei massimi allagamenti della zona adiacente, ed in pari tempo lasciare un franco sufficiente della piattaforma pel rialzamento del piano di campagna, continuando le bonifiche per colmate e del livello delle acque in quel tratto soggetto ad essere inondato per la coltura del riso.

Tranne una parte dei movimenti di terra pel tronco Lavezzola-Conselice, che venne eseguita a mezzo di cottimi fiduciari nel 1885, tutti gli altri lavori, compresi quelli del tronco successivo Conselice-Massalombarda, ebbero principio nel 1886.

La costruzione del tronco Lavezzola-Conselice fu assunta per appalto dall'Impresa Magnani Luigi; quella del tronco susseguente dall'Impresa Emilio Falletti, alla quale ultima fu pure aggiudicato il tronco Massalombarda-Lugo, già aperto all'esercizio nell'aprile di quest'anno.

La percorrenza del tratto Lavezzola-Massalombarda, misurata fra gli assi dei F. V. delle stazioni omonime, è di chilom. 14.007.99, dei quali chilom. 1.700.94 in curva, con raggio minimo di m. 400.

La pendenza massima lungo questo tratto è del 7 p. 0|00, essendo la quota del ferro sul livello del mare alla stazione di Lavezzola di m. 6.41, e a quella di Massalombarda di m. 13.40. Vi sono comprese la stazione di Conselice al chilometro 6.766.00 da Lavezzola e la fermata di San Patrizio al chilom. 9.128.

N. 19 sono i fabbricati costruiti lungo questo tratto a custodia della ferrovia e a guardia dei passaggi a livello, e cioè 3 case cantoniere doppie, 10 semplici e 6 garette.

Gli attraversamenti a livello sono in tutto N. 31, essendo ben fitta la rete delle strade esistenti, massime di quelle private, per essere in questa zona la proprietà piuttosto divisa.

Le condizioni infelici di scolo, specie in alcuni tratti della regione percorsa dalla ferrovia, e l'esigenza abbastanza giustificata avuta dai proprietari di non volere per nulla ostacolato il deflusso delle acque con soppressioni, spostamenti o deviazioni dei numerosi fossi, spiegano il numero dei manufatti minori che in questo breve tratto si dovettero costruire; essi sono in numero di 90 attraverso l'asse ferroviario ed in numero di 49 fuori della sede stradale.

Tre poi sono le opere d'arte principali cadenti sul tronco Lavezzola-Conselice: il ponte in ferro a tre campate, di luce complessiva di m. 51.21 sullo scolo Bonacquisto; e due ponti, pure a travata metallica, di m. 20 di luce, sugli scoli Fossatone e Bonacquisto.

La lunghezza complessiva dei detti tronchi che si aprono al pubblico esercizio è di chilom. 74.591.46.

Tutte le opere, tanto di questa tratta della diramazione come degli altri due della linea principale, furono condotte a termine dalle rispettive Imprese con risultati in generale soddisfacentissimi.

LAVORI E PROVVISTE D'INTERESSE MILITARE

PER LE STRADE FERRATE IN ESERCIZIO

II.

Nel numero precedente — trattando dei *provvedimenti ferroviari militari* presentati alla Camera dei Deputati in due distinti disegni di legge, l'uno dal Ministro della Guerra e l'altro dal Ministro dei Lavori Pubblici — ci siamo occupati specialmente del primo, di cui abbiamo riferito il brano della relazione della Commissione della Camera riguardante la sola parte ferroviaria di tale progetto. Ci arrestammo poscia alla discussione di amendue i disegni nella Camera stessa, ove, essendo incominciata il giorno 21, era tuttora in corso nella successiva seduta del sabbato.

La discussione si protrasse — assumendo piuttosto carattere politico-militare e finanziario — sino alla seduta di domenica, 23, nella quale i due progetti furono approvati a grandissima maggioranza. Nel medesimo giorno essi furono presentati al Senato, il quale, senza discussione, li approvò amendue nella seduta del 27.

Ciò accennato per compiere la cronologia di così ampî ed importanti provvedimenti ferroviari-militari, ritorniamo — come abbiamo promesso nel numero precedente — al disegno di legge presentato il 19 corrente alla Camera dei Deputati dal Ministro dei Lavori Pubblici, sotto il titolo di: *Lavori e provviste d'interesse militare per le strade ferrate in esercizio.*

Di questo abbiamo dato un molto breve cenno nel numero precedente; ed ora non sappiamo come meglio corrispondere all'importanza del disegno di legge e come meglio darne ragione che col pubblicare testualmente il progetto istesso e la opportuna relazione che lo precede, con tutte le note e coll'allegato che lo spiegano ed illustrano.

Signori! — La Camera ricorderà che nella seduta del 22 novembre ultimo i Ministri della Guerra e dei Lavori Pubblici, rispondendo ad una interpellanza sul servizio ferroviario, ne traevano opportunità a dichiarare, che appunto in quei giorni le due amministrazioni intendevano a mettersi di accordo intorno ai provvedimenti di maggiore ur-

genza, che convenisse adottare, onde assicurare una maggiore potenzialità alle strade ferrate in esercizio, nei riguardi specialmente della difesa del paese.

Ultimati adesso questi studi, apparve la necessità di mettere mano sollecitamente ad alcuni lavori, quali sono principalmente: la posa del secondo binario lungo molti tratti di linea, compreso quello fra Segni e Caserta decretato con la legge del 20 luglio 1888, il rifacimento in acciaio del binario esistente, l'impianto di nuove stazioni ed il miglioramento delle attuali mediante costruzione di piani caricatori ed altre opere, e gli allacciamenti fra alcune linee principali. Quindi una spesa preveduta in lire 65,000,000, che salirà ad 86 milioni, attesa la necessità, parimenti avvertita, di aumentare la presente dotazione di materiale rotabile in servizio delle nostre ferrovie.

Ma la Camera conosce del pari, che a più riprese il Governo portò a cognizione del Parlamento, che facevano difetto i mezzi per provvedere alle urgenti necessità del traffico, perciocchè le Casse degli aumenti patrimoniali create dalla legge del 27 aprile 1885 non erano in grado di corrispondere alle esigenze per le quali sono state istituite. La stessa dichiarazione veniva ripetuta nella nota preliminare dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890, e questa affermazione trova ampio riscontro nei fatti e nei numeri esposti in apposito allegato (n. 32) alla nota stessa; onde risulta chiaramente che gli introiti, sui quali le casse possono attualmente fare assegnamento, sono impari ai bisogni reclamati dalle esigenze di un buon servizio ferroviario.

Del che niuno vorrà fare le meraviglie, poichè le men liete condizioni in cui oggi le casse si trovano, dipendono dal fatto che punto non si sono avverate, per le reti formanti oggetto dei contratti approvati con legge del 27 aprile 1885, le previsioni esposte a quei tempi dal Governo circa i loro prodotti probabili (1). Le casse sono per disposizione contrattuale alimentate annualmente da prelievi sugli aumenti dei prodotti lordi, e poichè questi si sono realizzati in misura assai inferiore alla prevista, dovea necessariamente mancare, ed è mancata in gran parte, la fonte a cui le casse stesse doveano attingere.

Pur non di meno i prodotti cresciuti in questi ultimi tempi conducono a presumere che aumenteranno in proporzione i proventi delle casse, e mentre si può con fondamento ritenere che quelli attribuiti al bilancio dello Stato andranno anche al di là delle somme previste, l'Amministrazione ha potuto con lo stesso criterio prevedere che nel 1889-90 le casse si troveranno poste in condizione di fare il servizio di un capitale di altri 40 milioni di lire. Ond'è che con gli stati di previsione dello stesso esercizio venne chiesta al Parlamento la facoltà di contrarre un debito di egual somma a carico delle casse per gli aumenti patrimoniali.

Ma, se vuolsi, come è necessario che si faccia, por mano senza indugio ai provvedimenti di cui si è fatto cenno più sopra, bisogna andare in traccia dei mezzi atti a mettere le casse patrimoniali in condizione di poter soddisfare gl'impegni di spesa occorrenti per attuarli; e converrà pure che si ottenga in anticipazione il provvedimento legislativo di sopra annunziato, per mantener fede ad un ordine del giorno, col quale la Camera pose il divieto di prendere impegni di spesa sulla cassa per gli aumenti patrimoniali prima che il Parlamento abbia autorizzata, col bilancio del tesoro, l'emissione delle corrispondenti obbligazioni ferroviarie o altri mezzi equivalenti. Di qui consegue che portando in conto di entrata la somma di due milioni di lire a carico del bilancio della guerra, lo Stato dovrà anticipare alle casse i mezzi di azione che ad esse occorrono, per trovare i 44 milioni che mancano, e sarà mestieri che fin d'ora si dia alle casse la facoltà, già chiesta coll'art. 5 del progetto di legge per l'approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio 1889-90, di poter contrarre un debito di altri 40 milioni.

Il disegno di legge che abbiamo l'onore di presentare alla Camera, mira appunto al doppio scopo di fornire alle casse i mezzi di azione, dei quali hanno stretto ed imperioso bisogno per guarentire la contrattazione di una parte del debito, ed autorizzarle in pari tempo ad assumere l'impegno per tutta la somma necessaria a coprire la intera spesa prevista col presente disegno di legge.

A giudizio dei proponenti, il solo, e certamente il metodo più corretto, per venire in soccorso alle casse, e provvedere interinalmente alla deficienza delle loro entrate, è certamente questo che si propone con l'art. 1°, di prelevare sopra gli introiti della finanza, che rappresentano la partecipazione dello Stato ai prodotti lordi delle ferrovie, quel tanto che occorre perchè le casse possano fare il servizio annuale di un capitale di 84, anzichè di soli 40 milioni. Poichè, in ogni caso, si deve sempre ricorrere al credito, e le casse non possiedono i mezzi per soddisfare neanco gli interessi del debito che si deve contrarre al di là dei 40 milioni, è naturale che intervenga lo Stato, e ponga a disposizione delle casse medesime la somma necessaria, fino a che queste non si trovino in grado di provvedere, in tutto od in parte, al servizio del debito che si tratta di incontrare. Il Parlamento ha dimostrato abbastanza di non volere che le casse contraggano debiti a vuoto, ed è naturale che i prodotti dell'azienda ferroviaria vadano ridotti nella misura delle passività

(1) I prodotti delle reti principali, accertati pei tre primi esercizi e preventivati per l'esercizio in corso e per quello prossimo sono i seguenti:

ESERCIZI	Mediterranea		Adriatica		Sicula	
	Prodotto lordo	Aumento annuo	Prodotto lordo	Aumento annuo	Prodotto lordo	Aumento annuo
	Lire		Lire		Lire	
1885-86	104,485,499		90,391,002		7,459,647	Assai irregolare in causa specialmente dell'epidemia colerica che si ebbe nel 1° e nel 3° esercizio.
1886-87	110,961,269	6.2 0[0	92,719,505	2.5 0[0	7,694,831	
1887-88	116,414,304	4.9 »	97,835,410	5.5 »	6,961,227	
1888-89	119,000,000	2.2 »	100,000,000	2.2 »	7,945,000	
1889-90	123,500,000	3.7 »	103,400,000	3.4 »	7,698,000	
		Media 4.2 0[0		Media 3.45 0[0		

Invece prima che si stipulassero i nuovi contratti di esercizio, si supponeva che su tutte e tre le reti sarebbesi raggiunta la cifra del prodotto *iniziale* nell'anno solare 1885 o *al più tardi* nel 1886, e che l'incremento medio annuo di prodotto lordo sarebbe stato del 3.5 0[0 per le reti continentali, e del 2.5 0[0 per la sicula. Cosicchè le previsioni *meno favorevoli*, sulle quali si faceva allora assegnamento, nell'ipotesi cioè che si realizzassero nel corso del 1886 prodotti uguali a quelli iniziali, possono tradursi nelle seguenti cifre:

ESERCIZI	Mediterranea		Adriatica		Sicula	
	Prodotto lordo	Aumento annuo	Prodotto lordo	Aumento annuo	Prodotto lordo	Aumento annuo
	Lire		Lire		Lire	
1885-86	110,100,000		98,300,000		8,400,000	
1886-87	113,950,000	3.5 0[0	101,740,000	3.5 0[0	8,610,000	2.5 0[0
1887-88	117,940,000	3.5 »	105,300,000	3.5 »	8,820,000	2.5 »
1888-89	122,070,000	3.5 »	108,990,000	3.5 »	9,040,000	2.5 »
1889-90	126,340,000	3.5 »	112,800,000	3.5 »	9,270,000	2.5 »

dipendenti dall'esercizio, alle quali non siasi altrimenti, od a sufficienza, provveduto.

Accadrebbe quindi di chiedere un prelievo che potrebbe ascendere a lire 2,200,000 l'anno, e tale appunto dovrà essere, a cominciare dal venturo esercizio. Ma la contrattazione del debito dovendosi fare gradualmente, perchè, a malgrado il proposito di sollecitare i lavori e le provviste, si richiede assai tempo prima di spendere tutto o la maggior parte del denaro, basterà, a nostro avviso, che per l'anno in corso le casse ricevano dallo Stato il soccorso di un milione, acciocchè possano andare alla ricerca di una parte del capitale che dovrà essere effettivamente adoperato in corso di esercizio.

Sia lecito soggiungere che, malgrado il prelievo proposto per l'esercizio prossimo, rimarrà sempre in entrata una somma eguale a quella del corrente esercizio, perciocchè cresce appunto di lire 2,200,000 la previsione dell'esercizio 1889-90 in confronto di quella consegnata nello stato di previsione per l'anno corrente.

Quanto al modo che si debba tenere per accattare il danaro, non si saprebbe proporre altra formola diversa da quella indicata nella prima parte dell'art. 2, che è sempre la stessa.

Se non che, male si potrebbe raggiungere lo scopo, a cui mira il presente disegno di legge, quello cioè di affrettare la esecuzione dei lavori e delle provviste in parola, se le formalità amministrative da compiersi per l'approvazione dei progetti non potessero aver luogo con la massima sollecitudine.

A rimuovere i possibili ostacoli è appunto diretta l'ultima parte del nostro disegno di legge.

Parecchi fra i lavori da eseguirsi nelle stazioni o lungo le linee, portano con sè la necessità di espropriazioni. Ora, nelle circostanze attuali, importa che tali lavori siano tutti assimilati a quelli, pei quali la legge del 25 giugno 1865 consente una procedura sommaria per la immediata occupazione degli immobili occorrenti alla loro esecuzione, salvo a renderla definitiva, seguendo le traccie dalla legge stessa stabilite. Ond'è che si propone di estendere ai lavori di cui qui si tratta le norme dell'articolo 71 della legge sovracitata (1).

Viene pure nel disegno di legge richiamato un articolo dei capitolati approvati con la legge del 27 aprile 1885 (2), le disposizioni del quale sono indirizzate allo scopo di sottoporre alle norme della manutenzione e dell'esercizio lavori e provviste, che non potrebbero assoggettarsi a norme diverse, senza andare incontro a complicazioni amministrative recanti incaglio al servizio. Sotto il regime di quell'articolo vennero, e vengono, assunti gli impegni di spesa a carico dei fondi dell'allegato *B* ai capitolati di esercizio, dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, e giova che esso possa venire applicato anche per quelle fra le opere comprese nella tabella allegata al disegno di legge, che in tutto od in parte saranno pagate con fondi diversi da quelli delle Casse per gli aumenti patrimoniali, cioè a carico del bilancio della guerra.

Per le cose avanti esposte, noi confidiamo che piacerà alla Camera di accogliere favorevolmente il presente disegno di legge, che permetterà di attuare e rendere più efficaci i provvedimenti militari richiesti con altro progetto di legge che sta già dinanzi al Parlamento; non senza avvertire, per la realtà delle cose, che i lavori e le provviste, di cui qui si tratta, concorreranno largamente a favorire lo sviluppo del traffico, ed a migliorare l'esercizio ferroviario.

DISEGNO DI LEGGE.

—

Art. 1. È data facoltà al Governo del Re di anticipare alle Casse degli aumenti patrimoniali, create dalla legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), la somma di L. 1,000,000 nell'esercizio 1888-89, e quella di lire 2,200,000 nell'esercizio 1889-90, mediante prelievo dalla partecipazione assegnata allo Stato sui prodotti delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

La stessa anticipazione nella misura massima di L. 2,200,000, potrà essere fatta in ciascuno degli esercizi successivi, fino a quando le Casse si trovino in grado di provvedere, in tutto od in parte, con mezzi proprii, al servizio del debito di cui in appresso.

Art. 2. È autorizzato il Governo del Re a procurarsi la somma di 84 milioni di lire, da destinarsi alle Casse patrimoniali per la esecuzione dei lavori e delle provviste indicate nella tabella annessa alla presente legge, mediante emissione di obbligazioni ferroviarie, semprechè non possa provvedersi con altri mezzi a condizioni migliori per le Casse stesse.

I suddetti lavori e provviste sono dichiarati urgenti ed indifferibili, agli effetti dell'art. 71 della legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica, e dell'articolo 65 dei Capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica (61 per la Sicula), approvati con la legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

ALLEGATO.

N. d'ordine	Indicazione dei lavori e delle provviste		Importo
1.	Acquisti di materiale mobile e d'esercizio .	L.	21,000,000
2.	Rinforzo di travate metalliche e sostituzione di volti in muratura a quelle di resistenza insufficiente	»	2,200,000
3.	Impianto di nuove stazioni, costruzione od ampliamento di fabbricati e piani caricatori in quelle esistenti	»	6,600,000
4.	Aumento di binari, scambi ed altri congegni fissi nelle stazioni	»	1,600,000
5.	Impianto di rifornitori, ampliamento di quelli esistenti, aumento e sistemazione di depositi per combustibili	»	1,000,000
6.	Raddoppiamenti e rifacimenti di binari lungo le linee	»	50,000,000
7.	Binari di allacciamento fra linee in esercizio	»	3,600,000
	Totale . . .	L.	84,000,000

(1) Legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificata con legge 18 dicembre 1879, n. 5188 (serie 2ª):

« Art. 71. — Nei casi di rottura di argini, di rovesciamento di ponti per impeto delle acque, e negli altri casi di forza maggiore o di assoluta urgenza, i Prefetti ed i Sotto-Prefetti, previa la compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occuparsi, possono ordinare la occupazione temporanea dei beni immobili che occorressero alla esecuzione delle opere all'uopo necessarie. Si procederà con le stesse norme nel caso di lavori di questa natura dichiarati urgenti e indifferibili dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

« Se poi l'urgenza, di che nella prima parte di questo articolo, fosse tale da non consentire nemmeno l'indugio richiesto per fare avvertire il Prefetto ed il Sotto-Prefetto ed attenderne il provvedimento, il Sindaco può autorizzare la occupazione temporanea dei beni indispensabili per l'esecuzione dei lavori sopraindicati, con obbligo però di partecipare immediatamente al Prefetto o Sotto-Prefetto la concessa autorizzazione ».

(2) Capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, approvati con legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª):

« Art. 65. — Potranno eseguirsi per economia o per cottimi:

« 1° I lavori per l'ampliamento dell'argine stradale, per l'aggiunta o raddoppiamento di binari e per le costruzioni nuove che interessano gl'impianti esistenti delle ferrovie ed il loro esercizio;

« 2° I lavori che, senza incagliare e compromettere l'esercizio, non potrebbero, sia per l'indole loro, sia per motivi di urgenza, venire eseguiti col mezzo di accolli.

« I predetti lavori e provviste saranno, sotto il controllo del Governo, sorvegliati, collaudati e liquidati con le norme e cautele che saranno stabilite dal concessionario per i lavori e per le provviste che sono a suo carico.

« La liquidazione finale sarà sottoposta all'approvazione del Governo.

« Le altre opere o provviste verranno eseguite secondo le norme stabilite nel Capo VII per le nuove costruzioni ».

CRONACA PARLAMENTARE-FERROVIARIA

Le ultime sedute della Camera, prima dell'aggiornamento al 15 gennaio, furono ricche di argomenti ferroviari. Dei provvedimenti ferroviari d'interesse militare abbiamo detto ampiamente nel precedente articolo (*Lavori e provviste d'interesse militare per le strade ferrate in esercizio*); riassumiamo ora le parecchie interpellanze svoltesi nella seduta antimeridiana del 22 corrente:

— **Ferrovia Faenza-Firenze.** — L'on. Torrigiani, dopo avere accennato che la Commissione che ha riferito sul disegno di legge per le spese ferroviarie d'interesse militare abbia, con uno speciale ordine del giorno, raccomandato al Ministro di affrettare la costruzione della linea Faenza-Firenze, che è argomento della sua interrogazione, deplorò che fino ad ora i lavori relativi abbiano proceduto non solo lentamente, ma irregolarmente. Lamentò inoltre che nel disegno di legge non sia compresa alcuna spesa per una stazione a Firenze, che è assolutamente necessaria per l'esercizio della linea Faenza-Firenze.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, riconobbe che la linea Faenza-Firenze ha una grande parte nella storia dolorosa delle nostre costruzioni ferroviarie; essa costerà assai più delle previsioni per difetto dei progetti tecnici iniziati, essa ha dato luogo a questioni le quali per suo diretto intervento furono appianate, onde spera che entro il 1889 potranno essere compiuti i due tronchi che ora sono in costruzione.

Quanto agli altri tre tronchi, furono fatti e rifatti i progetti, e assicurò che sono già finiti i lavori di campagna e che tra non molto quei tre tronchi potranno essere appaltati; ma non ritiene che possano essere compiuti prima di tre anni per le difficoltà che presenta la costruzione. Convenne poi nella necessità di una stazione militare a Firenze.

Ed ecco l'ordine del giorno, accennato dall'on. Torrigiani, e che fu poi approvato nella seduta del 23:

« La Camera invita il Governo a fare intraprendere colla massima sollecitudine gli studi per il raddoppiamento del binario sul tronco Chiusi-Arezzo-Firenze, accelerando nel tempo medesimo la costruzione della linea Firenze-Faenza ».

— **Deficienza di carri a Genova.** — All'on. Gagliardo che, anche a nome di altri deputati, aveva interpellato il Ministro dei Lavori Pubblici intorno alla insufficienza dei carri ferroviari negli scali del porto di Genova, l'on. Saracco rispose che l'eloquenza delle cifre vale a togliere di mezzo ogni questione.

Cominciò col constatare che le condizioni del commercio di Genova non sono presentemente tati da richiedere provvedimenti eccezionali per il numero dei carri. Dal 1° al 18 dicembre di questo anno, sugli scali di Genova, vi furono in media 634 carri al giorno, 34 più di quanti ne erano precedentemente richiesti; ed attraverso i Giovi passarono 827 carri al giorno.

La Società Mediterranea ha fatto quindi quanto le era possibile; e, del resto, non è certamente del suo interesse che il traffico diminuisca. Ma la Società non può lasciare molto materiale inoperoso; e molti carri rimasero inoperosi nei giorni 8 e 9 del mese corrente.

L'on. Gagliardo sa quanta responsabilità il Governo abbia assunto per assicurare dentro il mese di marzo prossimo l'inaugurazione della succursale dei Giovi. Il Governo non merita quindi nessun rimprovero, e l'on. Gagliardo avrebbe fatto meglio ad attendere la inaugurazione di quella nuova galleria per muovere la sua interpellanza

Quanto al personale egli può affermare che esso non è insufficiente nè sugli scali di Genova nè a Sampierdarena. Per il materiale che potrebbe prendersi a nolo da altre Società, egli studierà se un provvedimento di questa natura sia necessario: nel qual caso egli non avrà difficoltà di addossarne la spesa alla Cassa per gli aumenti patrimoniali. Per le stazioni e per il numero dei binarii egli crede che potrà presto presentare la relazione di una Commissione d'inchiesta. Sarà allora il momento di vedere quali provvedimenti occorrerà prendere.

— **Comunicazioni ferroviarie tra le Puglie e la Città di Roma.** — Avendo l'on. Balenzano deplorato le ritardate comunicazioni, l'on. Saracco espose quello che il Governo ha fatto per accelerare le comunicazioni ferroviarie tra le Puglie e Napoli. Riconobbe giuste le doglianze per il soverchio ritardo nella stazione di Caserta; ma pregò l'interpellante di tener conto delle difficoltà che si incontrano nello stabilire le coincidenze.

Dichiarò infine che studierà la questione e procurerà di mettere d'accordo le due Società per soddisfare i legittimi desideri delle Puglie.

— **Circa le nuove costruzioni concesse alle Società Adriatica e Mediterranea.** — L'on. Napodano svolse un'interrogazione intorno al modo con cui le Società Adriatica e Mediterranea vorrebbero costruire le ferrovie loro concesse dalla legge 20 luglio 1888 e segnatamente la linea Avellino-Rocchetta Melfi; e domandò quali sieno le intenzioni del governo, e se si vuol trasformare quella linea in una ferrovia ridotta.

Il Ministro dei Lavori Pubblici rispose che non sa e non vuol sapere quello che intendano fare le Società. Il Governo a tempo opportuno esaminerà la questione, e farà in modo che la linea sia costruita in conformità della legge.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Cornia-Piombino
(*Progetto esecutivo*).

Sappiamo che in questi giorni la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato Generale il progetto esecutivo della linea Cornia-Piombino, la cui costruzione venne affidata alla predetta Società in forza della Convenzione approvata colla legge 20 luglio 1888, N. 5550, serie 3ª.

La suddetta linea misura una lunghezza di m. 14,042 dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Campiglia. Essa comprende due stazioni, una denominata *Porto Vecchio*, e l'altra terminale di *Piombino*; ha inoltre una fermata nella località di *Poggio all'Agnello*. Il raggio minimo delle curve è di metri 250 e la massima pendenza del 17.70 0|00.

In questa linea trovasi una sola galleria, quella del Colle Capezzolo, lunga m. 209.08.

><

Ferrovia Avellino-Rocchetta-Melfi.
(*Progetto esecutivo*).

Dalla Società medesima venne pure presentato al R. Ispettorato, in forza della suaccennata Convenzione, il progetto esecutivo del tronco Rocchetta Melfi-Monteverde, della linea Avellino-Rocchetta Melfi.

Detto tronco misura la lunghezza di m. 14,300, e comprende la sola stazione di Monteverde, con una galleria lunga m. 658. La pendenza massima che vi si riscontra, è del 17 0|00, ed il raggio minimo delle curve misura m. 250.

I manufatti speciali da eseguirsi sono sei, tutti a travata metallica, tre dei quali per attraversare il fiume Ofanto.

><

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

Il Servizio delle Costruzioni per le Strade ferrate del Mediterraneo ha disposto che nel giorno 5 del prossimo gennaio si proceda alle prove statiche e dinamiche delle ultime cinqne travate metalliche del tronco di Vallo a Pisciotta (linea Battipaglia-Castrocucco), di cui le prime cinque furono provate in principio del corrente mese. L'apertura all'esercizio del predetto tronco è imminente.

><

Materiale rotabile dell'Adriatica.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali, con recente ordinazione, ha commesso alla Ditta « Maschinenbahn Actien Gesellschaft », di Norimberga, il seguente materiale rotabile, cioè: N. 250 carri F con freno, N. 250 detti senza freno e N. 500 carri G con freno.

Le consegne del materiale medesimo sono pattuite come segue: N. 100 carri in giugno 1889, N. 160 in luglio, N. 175 in agosto, N. 175 in settembre, N. 190 in ottobre e N. 200 in novembre.

La spesa preventivata per la fornitura del materiale medesimo ammonta a L. 4,108,156.25.

><

La Società predetta ha poi sottoposto all' approvazione governativa il preventivo del materiale ancora da provvedersi a completamento dei bisogni pel biennio 1° luglio 1889 - 30 giugno 1891.

L'ammontare complessivo del detto preventivo ascende a L. 9,836,062.50 e con questa somma si dovrebbe provvedere all'acquisto di:

N. 20 locomotive a sei ruote accoppiate, divise in due lotti di 10 locomotive ciascuno;

N. 40 locomotive ad otto ruote accoppiate. divise in quattro lotti di 10 locomotive ciascuno ;

N. 200 carrozze di 3ª classe, delle quali N. 125 con freno e N. 75 senza freno, divise nei seguenti lotti: il primo di N. 25, il secondo ed il terzo di N. 33, il quarto di 34, il quinto di 37 ed il sesto di 38 ;

N. 500 carri scoperti a sponde alte senza freno, divisi in cinque lotti di 100 carri ciascuno;

N. 500 carri scoperti a sponde basse, di cui 200 con freno e 300 senza freno, divisi in cinque lotti di N. 100 carri per ciascuno.

><

Forniture di locomotive della Mediterranea.

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha fatto le più vive racmandazioni alle Ditte aggiudicatarie di forniture di locomotive, affinchè vengano scrupolosamente osservati i termini di consegna stabiliti in contratto, procurando anzi di abbreviarli per quanto possibile.

Pare però che le raccomandazioni di cui sopra, specialmente per quanto riguarda le anticipazioni delle consegne, non potranno sortire il desiderato effetto, per la circostanza che tutte le Ditte interessate avevano assunto impegni precedenti.

><

Stazione di Porta Romana a Milano.

Ci consta che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha impartite le occorrenti disposizioni perchè senza ritardo sia provveduto alla compilazione del progetto di dettaglio riflettente la nuova stazione di Porta Romana (nella linea di circonvallazione di Milano), in base al progetto di massima già ammesso dalla Società predetta ed ora in esame presso quella delle ferrovie dell'Adriatico.

><

Materiale per trasporto delle truppe.

Sappiamo che verso il giorno 15 del prossimo gennaio, nelle officine della ditta Miani, Silvestri e C. di Milano, per cura del Ministero della Guerra, si faranno esperimenti con un nuovo materiale, sistema Cantaluppi, adatto all'arredamento dei carri per trasporto di truppe. Agli esperimenti dei quali trattasi assisteranno, oltre ai delegati del Ministero della Guerra, anche quelli del R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate e delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico.

><

Carri-cisterna per i vini.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha vivamente raccomandato al R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate una proposta dell'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali, concernente l'acquisto di N. 24 vagoni-cisterna, pel trasporto dei vini, dello stesso tipo dei due che fanno attualmente servizio sulle ferrovie medesime.

Si tratta infatti di un mezzo efficacissimo per lo sviluppo dell'esportazione dei vini all'estero, con grande beneficio dell'industria enologica, in ispecie dopo che per la invenzione dell'intonaco interno dei detti vagoni, essendo impedito il contatto del vino con le pareti metalliche, ne venne reso possibile il trasporto senza tema di alterazione.

><

Ferrovia Suzzara-Ferrara.

Il giorno 22 del corrente mese ebbe luogo l'apertura all'esercizio del tronco della ferrovia Suzzara-Ferrara, compreso fra Sermide e Ferrara. L'entrata e l'uscita dei treni di questa linea in stazione di Ferrara vengono effettuate mediante lo scambio provvisorio impiantato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali. Per ora il servizio è limitato ai soli passeggeri e bagagli; quanto prima verrà attivato però anche il servizio merci, tanto a grande che a piccola velocità.

L'impianto del binario indipendente della Suzzara-Ferrara all'ingresso della stazione di Ferrara è in istato di inoltrato avanzamento, per cui fra pochi giorni il servizio potrà essere in modo definitivo stabilito sul binario medesimo.

><

Stazione di Portonaccio.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di abilitare normalmente la stazione di Portonaccio, presso Roma, ai trasporti di bestiame. — Il provvedimento dovrebbe però avere carattere transitorio e durare cioè fino a quando la nuova stazione succursale dei tre Archi non venga raccordata col binario di Orte.

Una tale disposizione arrecherebbe un sensibile beneficio ai commercianti di bestiame, i quali così potrebbero ritirare la loro merce non appena giunta; mentre in stazione di Roma, causa la insufficienza dei binari, devonsi attendere parecchie ore dopo l'arrivo per ritirare il bestiame.

><

Nuovi viaggi circolari.

Di accordo fra la Società delle Strade ferrate Meridionali e la Società Veneta per la Navigazione lagunare saranno quanto prima istituiti i seguenti tre nuovi viaggi circolari, cioè:

Viaggio 1. Venezia-Chioggia-Loreo-Rovigo-Padova-Venezia o viceversa;

Viaggio 2. Venezia-Chioggia-Rovigo-Legnago-Monselice-Padova-Venezia o viceversa;

Viaggio 3. Venezia-Chioggia-Rovigo-Legnago-Mantova-Verona-Vicenza-Padova-Venezia o viceversa.

><

Progetti e preventivi della Mediterranea.

La Direzione generale della Strade ferrate del Mediterraneo ha trasmesso al Ministero dei Lavori Pubblici, per l'occorrente approvazione, i seguenti progetti e preventivi di spese:

L. 7,990 per impianto fermacarri in alcune stazioni delle linee Taranto Sibari e Sibari-Cosenza ;

L. 50,000 per ricostruzione della spalla sinistra e muri di accompagnamento al ponte sul fiume Esaro lungo la linea Sibari-Cosenza;

L. 9,990 per ricambio di tre piattaforme nella stazione di Casale Monferrato;

L. 16,800 per risanamento della massicciata nella galleria della Traversata fra Genova P. P. e P. B.;

L. 1,350 per impianto fermacarri in alcune stazioni della linea Roma-Napoli e Ciampino-Frascati;

L. 7,820 per impianto di fermacarri in alcune stazioni della linea Taranto-Reggio;

L. 1,834 per ricostruzione di un ponticello in ferro al Km. 59.550 della linea Torino-Cuneo, pel transito delle locomotive di quinta categoria;

L. 8,570 per ampliamento e sistemazione del magazzino materiale a Roma-Termini;

L. 5,600 per rifacimento di N. 9 scambi nelle stazioni di Persano e Contursi sulla linea Napoli-Metaponto:

L. 5,900 per ristauro definitivo del ponte sulla roggia Campolestro lungo la linea Alessandria-Mortara;

L. 4,680 per impianto grue da pesi da 6 tonnellate in stazione di Como S. Giovanni;

L. 230,000, parte della spesa di L. 531,850 occorrente per l'impianto di apparati centrali, sistema Bianchi-Servettaz, in 21 stazioni comprese fra Genova P. B e Sarzana;

L. 556,525, parte della spesa di L. 701,650 occorrente per l'impianto d'un fascio binari a nord del fabbricato Uffici della stazione di Milano centrale;

L. 492,600, parte della spesa di L. 1,472,100 prevista per l'ampliamento del servizio merci a G. V. in stazione di Milano centrale.

><

Approvazioni di spese della Mediterranea.

L. 5,650 per impianto di due segnali a distanza a disco girevole, sistema P.-L.-M., in stazione di S. Marinella;

L. 1,100 per chiusura del piazzale della stazione di Torrita;

L. 2,200 per costruzione di un parapetto in ferro sul muro di sostegno verso il torrente Polcevera, di fronte al piazzale della stazione di Bolzano;

L. 1,682.49 per applicazione del pavimento in legno e di apparecchi per prova freni continui ai carrelli trasbordatori alla Officina dei Granili a Napoli.

><

Gare aperte dalla Mediterranea.

Appalto lavori di consolidamento della frana in trincea di Civitella, al Km. 225 della linea Asciano-Montepescali. Importo L. 19,000. — Le offerte verranno dissuggellate alle ore 10 ant. del 3 gennaio pross. vent.;

Appalto lavori d'ampliamento della rimessa locomotive della stazione di Potenza, e costruzione di nuove fosse d'espurgo. Importo L. 20,000. — Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 3 gennaio detto;

Appalto lavori di costruzione della sede del 2° binario sulla tratta Rho-Magenta. Ammontare L. 90,000. — Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 4 gennaio p. v.

><

Contratti colla Mediterranea.

Nella seduta tenutasi ieri, 28 corrente mese, dal Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Cesare Vianello di Venezia per fornitura di Kg. 174,000 di olio d'oliva;

2. Colla Ditta Fontani Genesio di Roma per riparazione ai danni causati da incendio nell'officina veicoli della stazione di Roma-Termini:

3. Colla Ditta Falchi Lodovico di Asciano per prolungamento del ponticello al Km. 215.314 della linea Empoli-Chiusi;

4. Colla Ditta Cioffi Giuseppe di Maddaloni per costruzione di una tettoia in legname per uso Magazzino Economato in stazione di Santa Maria Capua Vetere;

5. Colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche e C. fonderia Rocchetti di Padova per fornitura di 10 segnali a distanza a disco girevole, completi, coi materiali occorrenti per la trasmissione;

6. Colla Ditta Fratelli Confalonieri di Milano per fornitura di N. 1900 specchi di legno per cancellate;

7. Colla Ditta Güller e Züst di Intra per fornitura di 2 torni a 2 supporti per ruote da veicoli, e di un trapano doppio per forare i cerchioni negli assi montati;

8. Colla «Maschinenbahn-Actien-Gesellschaft» di Nürnberg per fornitura di un carrello trasbordatore a vapore.

><

Progetti e preventivi della Sicula.

La Direzione Generale delle Strade ferrate della Sicilia ha sottoposto per approvazione al R. Ispettorato Generale:

1. Il progetto per lavori di consolidamento definitivo dell'argine Morto, al chilom. 154.839 da Palermo della linea Biccocca-Santa Caterina, con annesso preventivo di spesa di L. 80,736,45;

2. Il progetto di lavori di consolidamento della scarpata sinistra della trincea fra le progressive 128,247.32 e 128,478.58 del tronco da Santa Caterina a Caltanissetta, nella linea Catania-Licata, per i quali è preventivata la spesa di L. 26,600.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che come finale transazione colla Impresa per vertenze di qualsiasi specie, possa approvarsi la liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Ditta Trewhella per la costruzione del tronco di ferrovia da Leonforte a Villarosa, nella linea Catania-Licata;

2. Che con talune avvertenze e riserve, possa essere approvato il progetto dei lavori complementari del tronco da Attigliano a Grotte Santo Stefano, della ferrovia Viterbo-Attigliano, per i quali è preventivata la spesa di L. 187,000;

3. Che possa approvarsi il progetto per ripristino di muro di difesa rovinato dalle acque del Tanaro e per la costruzione di un argine in terra a protezione del muro medesimo, in prossimità al ponte sul Tanaro, presso Asti (linea Asti-Castagnole);

4. Che possa essere approvato un atto di transazione, relativo a vertenze per indennità, sollevate dalla sig.a Bava-Beccaris, per espropriazione di un suo fondo in servizio della ferrovia Chivasso-Casale;

5. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possano approvarsi i seguenti progetti:

a) progetto per lavori di ampliamento della stazione di Ozzano-Monferrato, lungo la linea Castagnole-Asti-Mortara, con annesso preventivo di spesa di L. 89,400;

b) progetti pei lavori d'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Mapello, lungo la linea Bergamo-Lecco, ed il preventivo relativo, ammontante a L. 52,040;

c) progetto dei lavori occorrenti per la sistemazione e per il consolidamento della trincea della

Lamma, fra i chilom. 18.909 e 19.065 della linea Bologna-Pistoia, con una spesa di L. 18,270;

d) il progetto dei lavori di ampliamento della stazione di Montecelio, nella linea da Roma a Sulmona, pella cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 110,100;

e) il progetto dei lavori occorrenti per trasporto di via Facchini nell'abitato di Rivarolo Ligure, onde far luogo all'impianto del Deposito locomotive, a Sampierdarena, lungo la linea da Genova ad Alessandria;

6. Che non vi sia il caso di applicabilità di multa contrattuale a danno dell'Impresa dei lavori di presa e condotta d'acqua per il rifornitore della stazione di Venafro, lungo la ferrovia da Caianello ad Isernia, a causa di ritardo nel compimento dei lavori stessi;

7. Che possa ammettersi la Convenzione 16 luglio 1885, stipulata dall'Amministrazione Governativa colla Banca Italiana di Costruzioni, cessionaria dei crediti dell'Impresa Paglia pei lavori di costruzione della ferrovia Ligure, nel tratto fra Monterosso e Montenero;

8. Che possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, per i lavori occorrenti al completamento della ferrovia da Ascoli a San Benedetto, per la cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 93,700;

9. Che sia meritevole dell'approvazione ministeriale una transazione colla Impresa Mai, costruttrice del tronco da Novara a S. Bernardino della ferrovia Novara-Varallo, relativa a maggiori compensi da essa richiesti, e che possono approvarsi gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori;

10. Che non sia da applicarsi la multa contrattuale a carico dell'Impresa Delvecchio per ritardo nel compimento dell'appalto relativo alla fornitura della ghiaia e delle traverse per l'armamento dei meccanismi fissi lungo il tronco da Cuneo a San Dalmazzo, nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia;

11. Che possa essere approvato il progetto dei lavori necessarii all'innesto della ferrovia Lecco-Como, in stazione di Camerlata, e che all'esecuzione dei lavori medesimi possa provvedersi nel modo proposto dall'Amministrazione ferroviaria;

12. Che si possano approvare gli atti di collaudo e di liquidazione finale, nonchè i maggiori compensi proposti dal collaudatore per i lavori eseguiti dall'Impresa Ferri per la costruzione della stazione di Airasca e della relativa strada di accesso lungo la ferrovia Airasca-Cavallermaggiore;

><

Il prefato Consiglio ha poi dato il suo parere:

1. Su di un progetto di transazione col barone Ricciardi, relativo a danni verificatisi in un fondo di sua proprietà, in dipendenza dell'esecuzione dei lavori del tronco Battipaglia-Ogliastro, nella linea Battipaglia Castrocucco;

2. Su un'istanza dell'Impresa Missaghi costruttrice dei lavori del tronco Condoleo-Bagnara, nella linea Reggio-Castrocucco, per pagamento provvisionale, in attesa della liquidazione finale dei lavori.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto pel raddoppiamento del binario fra la stazione di Rho e Magenta, nella linea Torino-Milano;

2. Progetto di una passerella attigua al ponte in ferro lungo la ferrovia Modena-Vignola.

><

Tariffe.

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quella delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto di modificazione alla tariffa del servizio diretto italo-svizzero, secondo il quale progetto *al fior di zolfo o zolfo* in cannelli verrebbe applicata per il percorso italiano la tariffa eccezionale N. 3.

Analogo trattamento verrebbe anche accordato sulle ferrovie svizzere.

><

Dai Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici venne firmato il Decreto, col quale si approva l'aggiunta nell'allegato 9 alle tariffe e condizioni pei trasporti in ferrovia delle nuove voci: *naftalina* e *nitronaftalina,* dopo l'attuale voce *nafta*, ed è pure approvata la aggiunta nella nomenclatura delle merci delle stesse due voci, con la indicazione, rispettivamente, della classe 4 e della classe 3.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti atti:

— *Progetti e preventivi di spese.* — 1. L. 115,000 per i lavori di consolidamento della frana al chilom. 206.700 della linea Napoli-Metaponto, fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano;

2. L. 4800 per il consolidamento di passerella provvisoria sui torrenti Romano e Lordo ai chilometri 366.605 e 371.266 della linea da Taranto a Reggio;

3. L. 3400 per la formazione di un nuovo accesso per le merci e per il prolungamento di un tratto di binario nella stazione di Laveno;

4. L. 425,673.24 per il rifacimento in acciaio di metri 16,367.15 di binario e di n. 4 scambi nel tronco Terranova-Castel d'Agogna della linea da Asti a Mortara; comprese L. 278,173.24, rappresentanti il valore del materiale metallico d'armamento;

5. L. 19,500 per l'espropriazione e l'apertura d'una cava di pietrisco nelle vicinanze di Rapolano; non tenuto conto del costo del materiale metallico calcolato in L. 11,294.22;

6. L. 14,200 per l'applicazione di una tenda metallica ai fabbricati per viaggiatori e per cessi e per altri lavori nella stazione di Cotrone della linea Taranto-Reggio.

— *Contratti.* — 1. Colla Società alti forni, fonderie ed acciaierie di Terni per la fornitura di tubi di ghisa per condotta d'acqua nei tronchi Vallo-Pisciotta e Teggiano-Casalbuono nella linea Eboli-Reggio;

2. Colla ditta Michele Ansaldi di Torino per la fornitura di una trasmissione completa da impiantarsi nelle officine dei Granili;

3. Colla ditta Filippo Tassara e figli di Voltri relativo alla fornitura di 20,000 stecche piane in ferro per armamento Vignole.

Rete Adriatica. — La Direzione Generale della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti *progetti* e *preventivi di spese:*

1. L. 60,000 per la ricostruzione ed il consolidamento dei ponticelli rovinati e danneggiati dalla piena del 15 ot-

tobre p. p., fra le stazioni di Montesilvano e di Castellamare Adriatico, nella linea da Ancona a Foggia;

2. L. 70,000 per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Terentola: i lavori di condultura dovrebbero essere eseguiti in economia, e quelli relativi all'impianto della vasca, a licitazione privata;

3. L. 28,750 per lavori di consolidamento della trincea detta dei Volumi al chilom. 195.800 della linea da Foligno a Terentola;

4. L. 22,000 per provvedere alla sistemazione degli scoli delle acque nella stazione di Cornuda nella linea Belluno-Treviso;

5. L. 69,500 per i lavori da eseguirsi nella fermata di Treviso-San Giuseppe, nella ferrovia Belluno-Treviso;

6. L. 52,900 per opere di completamento da eseguirsi lungo il tronco San Severino-Matelica della linea Porto Civitanova-Albacina;

7. L. 16,300 per la sostituzione di sbarre girevoli in ferro alle attuali barriere a catena di n. 60 passaggi a livello sulla linea Dossobuono-Legnago;

8. L. 16,300 per costruzione di un dormitorio per macchinisti e fuochisti ed altre opere di completamento nella stazione di Colico;

9. L. 29,263.80 per il rifacimento in acciaio di m. 5098 di binario nel tronco da Castelfranco a Samoggia nella linnea Piacenza-Bologna;

10. L. 28,200 per l'impianto di un rifornitore nella stazione di Montebelluna lungo la linea Belluno-Feltre-Treviso;

11. L. 3200 per la sostituzione di 24 sbarre girevoli in ferro alle attuali barriere a catena in 16 passaggi a livello della ferrovia Verona-Peschiera;

12. L. 2551 per il consolidamento della trincea denominata Terresi al chilom. 247.670 della linea Orte-Chiusi-Terentola-Firenze;

13. L. 20,060 per i lavori occorrenti al rialzamento di livelletta fra i chilometri 268.928 e 270 della linea Bologna-Otranto, e per la sostituzione di vòlti in muratura alle attuali travate in ferro del ponte sul rivo Castelletti;

14. L. 2530 per l'impianto dei termini di confine della proprietà ferroviaria in un tronco della ferrovia Zollino-Gallipoli;

15. L. 7095 per applicare le sonerie elettriche di controllo pei segnali a disco delle stazioni di Lecco, Valmadrera, Oggiono e Merone Pontenuovo nella linea Lecco-Como;

16. L. 12,100 per la costruzione di un edificio di presa d'acqua dal fiume Pescara e per altri lavori necessari nella stazione di Castellamare Adriatico;

17. L. 14,410 per ampliare il manufatto sul rio Tarantello al chilom. 161.281 della linea Roma-Firenze.

Ferrovia Macerata-Albacina. — Il giorno 23 ebbe luogo l'inaugurazione dell'ultimo tronco (Macerata-San Severino) della ferrovia da Macerata ad Albacina, della quale abbiamo pubblicato i principali dati tecnici nelle *Informazioni* del N. 50.

All'inaugurazione intervenne anche l'onorevole Marchiori, sotto-segretario di Stato per i Lavori Pubblici. Al banchetto tenutosi a Macerata egli disse tra le altre cose: « Dalla festa odierna il Governo trae occasione per assicurare che nessuna cura verrà risparmiata perchè anche lo sviluppo ferroviario in Italia abbia il posto che gli spetta tanto per la costruzione che per l'esercizio delle ferrovie, sia sotto l'aspetto della utilità civile ed economica che sotto quello delle necessità militari. Ne sono una prova le leggi votate nello scorso luglio e quella che ora trovasi innanzi alla Camera. Gli impegni assunti si devono mantenere, cercando quelle combinazioni che riescano meno gravi al bilancio e rispondano alla potenzialità di esso. La ferrovia è immensamente benefica verso coloro che sanno trasformarsi secondo le esigenze nuove delle produzioni e del commercio. È fatale solo per coloro che credono di continuare negli antichi sistemi ».

Parlando poscia delle ferrovie marchigiane accennò alla ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo di cui assicurò che sarebbe sollecitata la costruzione ed alle altre linee desiderate dai marchigiani. Intorno ad esse disse che saranno affrettate dalle iniziative locali, le quali certo non mancheranno.

Ferrovia Suzzara-Ferrara. — Col giorno 22 del corrente mese di dicembre è stato aperto all'esercizio il tronco da Sermide a Ferrara il quale completa la linea da Suzzara a Ferrara; di essa abbiamo pubblicati i principali dati tecnici nel N. 44 annunciando la visita definitiva di ricognizione.

Le stazioni del nuovo tronco sono le seguenti: Felonica, Bondeno, Vigarano e Ferrara abilitate in servizio interno a tutti i trasporti di viaggiatori, bagagli e cani.

Il servizio è stato attivato con cinque treni in ognuno dei due sensi (V. *Informazioni* del presente numero).

Ferrovie secondarie Sarde. — *Apertura all'esercizio.* — Il giorno 26 corrente furono aperte all'esercizio le linee Macomer-Bosa e Macomer-Tirso, che misurano complessivamente 110 chilometri.

Ferrovie Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra. — Nel N. 50, dopo un riassunto dello svolgimento della questione, abbiamo riferito testualmente la proposta della Giunta Municipale di Torino e l'annessa relazione del Sindaco, presentate al Consiglio Comunale di questa città (1).

Accenniamo ora che il Consiglio, nella seduta del 26 corrente, dopo lunga ed importante discussione, ha votato alla unanimità, meno un voto, il proposto concorso di L. 640,000 per la costruzione dei tronchi ferroviari Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra.

Galleria Peloritana — I lavori della galleria Peloritana procedono rapidamente. Mancano m. 29 pel rivestimento delle calotte. In questi m. 29 è però compresa una tratta di galleria che presenta seriissime difficoltà per l'abbondanza delle acque d'infiltrazione incontrate; così non è possibile fissare con precisione il giorno in cui l'opera sarà compiuta.

Pare tuttavia assicurato che per il mese di febbraio del 1889 il tronco Messina-San Filippo potrà essere inaugurato.

La Direzione della Rete Sicula sta organizzando già il personale destinato all'esercizio della novella linea. I treni per tutto il 1889 partiranno dalla stazione sopra unico binario con scambio al punto di biforcazione. In seguito però vi sarà binario doppio affinchè i treni delle due linee Messina-Catania e Messina-San Filippo possano più liberamente circolare.

Tramvia Genova-Nervi. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni necessarie, ha approvato, con alcune avvertenze, il progetto per la costruzione di un *tramvia* a vapore da Genova a Nervi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di novembre 1888, confrontato con quello dello stesso mese 1887, fu il seguente:

		Novembre 1888	Novem. 1887
Passeggieri trasportati .	Num.	82,000	76,639
» introito . .	L.	253,000	232,473.62
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	280	298
» introito . .	L.	24,200	25,739.73
Bestiame trasportato . .	Capi	4,635	4,066
» introito . . .	L.	20,800	19,466.49
Merce trasportata . .	Tonn.	59,800	69,821
» introito . . .	L.	612,000	753,627.36
Introito complessivo . .	L.	910,000	1,031,307.20
» chilometrico	L.	3,421.05	3,877,09
Spesa complessiva . .	L.	425.000	433,836.65
» chilometrica . .	L.	1,597.74	1,630.97
Introito netto	L.	485.000	597,470.55

(1) V. N. 50, *Le ferrovie Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra nei Consigli comunali di Intra e di Torino.*

Nelle spese di esercizio non sono compresi gli assegni al fondo di riserva per la rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio e sono dedotti gli interessi per censi.

Ferrovie Austro-Ungariche. — *Deficienza di materiale rotabile.* — Non è soltanto in Italia che muovonsi lagnanze dal commercio e dall'industria per la mancanza di carri ferroviari. Anche in Austria e nell'Ungheria la maggior parte delle ferrovie hanno scarsità di carri e molte Società furono obbligate a ridurre i termini regolarmente concessi per il carico e scarico. È specialmente il trasporto dei grani, delle barbabietole, del zucchero e del carbone che produce il lamentato ingombro.

Ferrovie Turche. — *Nuova linea in Macedonia.* — I giornali di Costantinopoli annunciano che fu sottoscritta dal Ministro dei Lavori Pubblici la convenzione per la costruzione della ferrovia che da Grucko (stazione della linea Uskub-Salonicco) rimonta la valle della Cernaia fino a Monastir con prolungamento sino a Serfidjè.

Questa linea della Macedonia ha una speciale importanza strategica.

Ferrovie Tunisine. — In una recente riunione del Governo tunisino s'è stabilito di procedere alla costruzione delle seguenti linee ferroviarie, a acartamento di un metro:

Da Susa a Kairouan (60 chilometri);

Da Susa a Tunisi per Menzel e da Hammamet ad Enfida (154 chilometri);

Da Hammamet a Nebul (18 chilometri).

Per la linea da Tunisi a Biserta si proseguiranno gli studi.

Pare che della costruzione delle preaccennate linee sarà dato incarico alla Compagnia Bona-Guelma.

Ferrovie del Canadà. — *Sentenza sul conflitto ferroviario.* Il conflitto che da lungo tempo perdurava acremente tra la « Canadian Pacific » ed il governo della provincia canadese del Manitoba a proposito della ferrovia « Red River » ha avuta la sua soluzione giudiziaria. La Corte Suprema di Ottawa ha pronunciato il 24 corrente la sentenza a favore del governo di Manitoba, che è perciò autorizzato ad attraversare colle proprie linee la ferrovia principale della « Canadian Pacific ».

Circa le origini e vicende di questo interessante conflitto rimandiamo i nostri lettori al n. 45 ove trattammo di esso in fine all'articolo: *Concorrenza ferroviaria tra il Canadà e gli Stati Uniti.*

Notizie diverse

Consiglio dell'Industria e del Commercio. — Sono stati confermati per la prossima Sessione: Boccardo Girolamo, presidente; Luzzatti Luigi, vice-presidente; Guala Luigi, Mirone Giovanni, Cognetti De Martiis Salvatore, Duchoqué Alessandro, componenti pel triennio 1888-89-90.

Sono stati nominati a componenti per il triennio 1888-89-90 i signori Raggio Edilio e Cravero Enrico.

Sono stati confermati ad aver voto per la prossima Sessione la Banca Nazionale nel regno, il Banco di Napoli.

Furono poi chiamati ad aver voto per la Sessione stessa:

1° Le Camere di Commercio di Alessandria, Bari, Brescia, Cagliari, Catanzaro, Como, Cuneo, Firenze, Genova, Girgenti, Livorno, Milano, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Torino, Venezia;

2° L'Associazione delle industrie e del commercio delle sete in Milano; la Società industriale bergamasca in Bergamo; il Regio Istituto d'incoraggiamento alle scienze naturali, economiche e tecnologiche di Napoli; la Società di economia politica in Palermo;

3° L'Associazione di mutuo soccorso fra gli operai di Cremona e il Consorzio degli orafi ed argentieri capi d'arte di Roma.

Ferrovia dell'Esposizione di Parigi. — *Tracciato, materiale e servizio.* — La ferrovia che dovrà servire per il trasporto dei visitatori da una estremità all'altra della Esposizione del 1889 fu concessa alla Società Decauville maggiore. Essa è a doppio binario con scartamento di m. 0,60 secondo il sistema Decauville con rotaie in acciaio ribadite su traverse d'acciaio adottate dal Ministero della guerra per l'armamento dei forti.

La stazione principale è posta all'angolo della Esplanade des Invalides, in faccia al Ministero degli Affari Esteri. La linea attraversa l'Esplanade, percorre il quai d'Orsay sul viale più distante dalla Senna con due fermate, l'una allo sbocco di via Jean Nicot e l'altra al palazzo dell'Alimentation. La linea passa poscia dinnanzi alla torre Eiffel, ove v'ha una fermata, ed arriva, percorrendo l'avenue Suffren, all'altra stazione di testa posta tra la galleria delle macchine e la Bastiglia del 1789.

Vi sono due gallerie; l'una di 20 metri sotto il quadrivio del ponte d'Alma, l'altra di 106 metri sotto il terrapieno davanti al ponte di Jena. Il servizio sarà assicurato per quindici locomotive ad aria compressa, elettriche e da cento vetture di differenti modelli.

Il prezzo è fissato uniformemente in 25 centesimi tanto per l'intiero percorso quanto per una parte di questo. I treni partiranno ogni dieci minuti dalle 9 del mattino alla mezzanotte. Il pubblico avrà dunque a sua disposizione 180 treni per giorno nei due sensi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Dicembre 22	Dicem. 29
Azioni Ferrovie		Meridionali	L. 783.50	779
»	»	Mediterranee	» 620.50	623.50
»	»	Sicule vecchie	» 626	624.50
»	»	» nuove	» 590	590
»	»	Sarde (preferenza)	» —	—
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 400	400
»	»	Gottardo	» 653	665
Buoni Ferrovie		Meridionali	» 542	541
Obbligazioni Ferrovie		Sassuolo-Modena	» 300	300
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara-Seregno	» 251	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 322	322
»	»	» 2ª emiss.	» 307	307
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 320	319.50
»	»	Sarde, serie *A.*	» 312	312
»	»	» serie *B.*	» 315.50	315
»	»	» 1879	» 308.50	308.50
»	»	Pontebba	» 470	470
»	»	Nord-Milano	» 269	269
»	»	Meridionali Austriache	» 306	306
»	»	Gottardo 4 %	» 103.25	103

PAGAMENTI — ESTRAZIONI.

Ferrovia Mortara-Vigevano (Sede in Vigevano). — La Direzione della Società notifica che i numeri designativi delle Obbligazioni favorite dalla sorte sono i seguenti:

2260	125	2020	2072	9	253	1651
1249	1046	2302	1667	776	1568	1792
2500	1258	1522	1239	1100	2283	1764
1938	1002	1736	626	2226	135	474
1814	2132	1557	140	1604	972	1882
2484	911	2463	1207	727	483	1977
2110	223	990	181	1060	997	1351
87	382	2536	466	1201	1763	439
1048	2250	612	217	647	2525	1894
1985	706	845	1031	1989	365	1359
775	818	1156	1003	611	441	
1847	880	259	542	173	2227	

A partire dal giorno 2 gennaio 1889 presso la Banca Lomellina in Vigevano e presso la Banca del sig. Giuseppe Antonio Musso in Torino, sarà aperto il pagamento o rimborso del Capitale nominale delle Obbligazioni portanti i surriferiti numeri, in ragione di L. 250 caduna, mediante rimessione dei corrispondenti Titoli. Come pure sarà pagata la Cedola N. 66 in L. 5.40.

La *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia* del 22 corr., N. 300, pubblica l'elenco delle Obbligazioni estratte delle seguenti Ferrovie.

Ferrovia Maremmana. — Obbligazioni N. 134 da L. 500 (28ª estrazione).

Ferrovia Genova-Voltri. — Obbligazioni da L. 250, N. 55 della 1ª emissione (33ª estrazione) e N. 69, 2ª emissione (32ª estrazione).

Ferrovia di Cuneo. — Obbligazioni N. 71 di 1ª emissione da L. 400 e N. 43 di 2ª emissione da L. 500.

Le suddette Obbligazioni sono rimborsabili dal 1° gennaio 1889.

Cartiera Italiana (Torino). — Dal 2 gennaio verrà pagato il 1° acconto dividendo dell'esercizio 1888 in L. 10 mediante esibizione della Cedola N. 27.

Banco Sconto e Sete (Torino). — A partire dal 2 gennaio verranno pagate L. 10 quale primo dividendo esercizio 1888.

Banca Tiberina (Torino). — Il primo dividendo dell'esercizio 1888 in L. 10, sarà pagato dal 2 gennaio contro presentazione della Cedola N. 3.

Società Anonima delle Ferrovie Economiche Bari-Barletta e diramazioni. (Bruxelles). — Le Azioni N. 634, 1423, 2050, 5352 estratte il 10 dicembre corrente saranno rimborsate a 500 lire dal 1° prossimo gennaio.

La Cedola N. 3 delle Obbligazioni sarà pagata in L. 12.50 a partire dalla stessa data.

Ferrovie Meridionali. — Pagamento degli interessi 2° semestre (V. pagine *Annunzi*).

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° al 31 gennaio sarà pagata la cedola N. 32 delle obbligazioni, serie B, in L. 6.29 nette.

Dall'istessa data verrà pure pagata la cedola N. 31 (2° semestre 1888) delle azioni di preferenza, classe A, e delle azioni ordinarie, classe B, in ragione di L. 6.25 per azione.

— Le azioni estratte, di cui la *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia* del 24 corrente, N. 301, saranno rimborsate, soltanto presso la Direzione Generale in Roma, in L. 300 per azione, ed inoltre i portatori riceveranno una cartella di godimento al portatore.

Ferrovia Torreberetti-Gravellona. — 13ª estrazione delle azioni, rimborsabili in L. 480 dal 1° gennaio.

Numeri delle 90 azioni estratte

N. delle cartelle	N. delle azioni	N. delle cartelle	N. delle azioni
172	dal 1711 al 1720	302	dal 3011 al 3020
210	» 2091 » 2100	569	» 5681 » 5690
289	» 2881 » 2890	691	» 6901 » 6910
291	» 2901 » 2910	735	» 7341 » 7350
		757	» 7561 » 7570

Società Generale di Credito Mobiliare Italiano. — Alle Azioni liberate di L. 400 verrà pagato l'interesse del 2° semestre 1888 in L. 12 per Azione, dal 5 gennaio.

Ferrovia Alessandria-Acqui. — 19ª estrazione delle Azioni, rimborsabili in L. 500 dal 1° gennaio. — Ogni Azione verrà sostituita da altra di godimento.

Numeri delle 61 Azioni estratte.

13	61	518	569	700	843	942	1052	1352
1474	1560	1960	1980	1988	2097	2157	2268	2310
2469	2772	3016	3069	3087	3113	3370	3572	3588
3693	3809	4044	4449	4566	4766	4917	4963	4990
5132	5162	5208	5245	5260	5406	5486	5560	5610
5639	6008	6292	6295	6343	6474	6484	6575	6660
6743	6891	7114	7121	7326	7416	7706		

Compagnia Fondiaria Italiana. — Dal 3 gennaio verrà pagata la cedola N. 3 delle Azioni sociali in L. 7.50.

Banca Generale. — La cedola N. 20 delle Azioni sarà pagata in L. 6.25 a datare dal 2 gennaio.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERROV. ITALIANE).

Amministrazione Provinciale di Roma (4 gennaio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto della manutenzione quinquennale della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Subiacense Tr. IV; dall'osteria di Arcinazzo alla Caselina sotto Frosinone. Importo annuo L. 7,915.82. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva il decimo.

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (7 gennaio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto sessennale del mantenimento della strada consortile da Marcianise per Ponterotto a Casapuzzano con le traverse di Orta e Succivo (mt. 8473). Importo annuo L. 10,000. Cauzione provvisoria L. 2,000. Fatali 29 gennaio, ore 12 meridiane. Cauzione definitiva un'annata.

— Appalto sessennale del mantenimento della strada provinciale di Ausonia, dalla provinciale di Roma presso la colonna migliaria 45ª a quella di Sora fuori Cassino (mt. 33,304.40). Importo annuo L. 11,000. Cauzione provvisoria L. 1600. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 29 gennaio, ore 12 merid.

Deputazione provinciale di Molise (9 gennaio, ore 10 antimerid., 1ª asta). — Appalto novennale del mantenimento della strada provinciale Larino-Termoli (m. 31,647). Importo annuo L. 17,500. Cauzione provv. L. 1000. Cauz. def. mezza annata. Fatali a destinarsi.

Comune di Carini (11 gennaio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere di sistemazione di un primo lotto delle strade interne. Importo L. 81,000. Lavori ultimati in un anno. Cauz. provv. L 3,474.53.

— Appalto delle opere di sistemazione di un secondo lotto delle strade interne. Importo L. 69,000. Lavori ultimati in un anno. Cauz. provv. L. 2,959.79.

Ufficio amministrativo della provincia di Novara (14 gennaio, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione dal 1° gennaio 1889 al 31 dicembre 1897 della strada provinciale da Novara a Castano per Galliate, tronco compreso tra Novara e la metà del ponte di Turbigo sul Ticino, cioè:

1. Materiale di rifornimento, a prezzo d'elenco	L.	5,500.00
2. Trasporto del detrito, a corpo	»	40.00
3. Riparazioni alle opere d'arte, a prezzi d'elenco	»	50.00
4. Somministrazioni di giornalieri ed altri mezzi d'opera, e prezzi d'elenco	»	600.00
Totale annuo presunto	L.	6,190.00

Cauz. provv. L. 2,750. Fatali 28 gennaio, ore 11 ant.

Ferrovie del Mediterraneo (10 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la demolizione della vecchia tettoia della stazione di Piazza Caricamento a Genova. (V. pagine *Annunzi*).

Forniture.

Direzione d'Artiglieria della Fabbrica d'Armi di Torino (10 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto per la provvista di Chilog. 44000 acciaio dolce in lamiera del N. 2 (per scatole e rinforzi) a 0.46; Chilog. 7000 acciaio dolce in lamiera del N. 2 (per anelli e cappelli a suola) a 0.46; Chilog. 25000 acciaio dolce in lamiera del N. 2 (per caricatori) a 0.80; Chilog. 1300 acciaio duro in lamiera del N. 1 (per bocchette) a 0.90; Chilog. 500 acciaio duro in lamiera del N. 1 (per sportelli di scatola) a 0.90. Importo totale L. 45080. Cauzione L. 4600. Consegna giorni 60.

— Appalto per la provvista di Chilog. 100000 ferro profilato diverso (per culatte mobili) a L. 0.50 il chilog. Importo L. 50000. Cauzione L. 5000. Consegna giorni 60.

— Appalto per la provvista di Chilog. 29000 ferro in verghe diverse a L. 0.40; Chilog. 1700 ferro in filo mezzano a L. 0.80. Importo totale L. 12960. Cauzione L. 1300. Consegna giorni 60.

— Appalto per la provvista di N. 100.000 tubetti di cuoio per pulitura d'armi a L. 0.10. Importo L. 10000. Cauzione L. 1000. Consegna giorni 150.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Francesco di Kossuth ha assunto la costruzione e fornitura dei *parapetti metallici* dei ponti sul tronco Vallo Pisciotta per conto dell'Impresa Ciampi.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della Regia Marina (Spezia). — L'appalto per la costruzione di travi composti di acciaio Martin-Siemens (ferro omogeneo) e loro posa in opera sopra mensole di ferro esistente nella nuova officina-congegnatori nel R. Arsenale militare marittimo di Spezia è stato aggiudicato al sig. Ing. Migliardi Giovanni per L. 23,200 (V. N. 48 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della Regia Marina (Spezia). — L'appalto per l'eseguimento delle opere in metallo e la copertura in lastre di vetro e tegole alla marsigliese in una parte del fabbricato ad uso officina calderai e magazzino caldaie nel R. Arsenale militare marittimo di Spezia è stato aggiudicato al signor Ing. Guglielmo Miani per L. 226,361.60 (V. N. 41 e 46 del *Monitore*).

Municipio di Sessa Aurunca. — L'appalto: *a*) dei lavori di basolato nel piano della strada Corso Lucilio — *b*) dei lavori di sterro e muratura per la ricostruzione della fogna — *c*) della conduttura in ghisa dell'acqua potabile dalla fontana S. Biagio a quella in piazza Tiberio Massico è stato aggiudicato al signor L. Gallo per L. 82,875.92 (V. N. 49 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo. — L'appalto dei lavori per ricostruzione parziale e riordino del molo Farsetti fra il Po di Venezia e quello di Gnocca in comune di Porto Tolle venne aggiudicato ai signori Fratelli Sgarzi col ribasso del 29.35 0[0 su L. 92,386.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1888-89. — *Dall'11 al 20 Dicembre 1888.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	**4024**	**4001**	+ **23**	**622**	**547**	+ **75**
Media	**4024**	**4001**	+ **23**	**563**	**534**	+ **29**
Viaggiatori.	1.112.498 78	1.109.183 55	+ 3.315 23	39.991 40	29.725 53	+ 10.265 87
Bagagli e Cani	58.686 84	62.226 81	— 5.539 97	1.418 48	794 06	+ 624 42
Merci a G.V. e P. V. accelerata	377.432 75	381.224 05	— 3.791 30	7.192 49	6.277 53	+ 914 96
Merci a P. V.	1.428.724 61	1.693.883 05	— 265.158 44	33.634 25	31.751 68	+ 1.882 57
TOTALE .	2.977.342 98	3.246.517 46	— 269.174 48	82.236 62	68.548 80	+ 13.687 82
Prodotti dal 1° Luglio al 20 Dicembre 1888.						
Viaggiatori.	24.134.554 65	22.950.261 71	+1.184.292 94	776.368 42	730.112 51	+ 46.255 91
Bagagli e Cani	1.108.588 30	1.077.582 86	+ 31.005 44	17.861 90	19.667 17	— 1.805 27
Merci a G. e P. V. accelerata .	5.909.432 18	5.515.838 40	+ 393.593 78	108.627 00	96.097 10	+ 12.529 90
Merci a P. V.	26.501.926 01	26.595 701 16	— 93.775 15	604.933 30	530.928 49	+ 74.004 81
TOTALE .	57.654.501 14	56.139.384 13	+1.515.117 01	1.507.790 62	1.376.805 27	+ 130.985 35
Prodotto per chilometro.						
della decade	739 90	811 43	— 71 53	132 21	125 32	+ 6 89
riassuntivo	14.327 66	14.031 34	+ 296 32	2.678 14	2.578 29	+ 99 85

(1) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

16ª Decade — Dal 1° al 10 Dicembre 1888

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTO medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1888	100.673 49	2.440 07	8.271 78	123.252 76	1.757 10	236.395 20	609 00	388 17
1887	103.629 12	2.548 40	10.202 92	109.288 08	2.325 64	227.994 16	606 00	376 23
Differenza nel **1888**	— 2.955 63	— 108 33	— 1.931 14	+ 13.964 68	— 568 54	+ 8.401 04	+ 3 00	+ 11 94
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 DICEMBRE								
1888	1.616.976 07	30.800 50	196.780 08	1.738.674 61	28.464 00	3.611.695 26	609 00	5.930 53
1887	1.343.228 44	25.284 33	173.915 77	1.576.295 05	33.551 17	3 152.274 76	606 00	5.201 77
Differenza nel **1888**	+ 273.747 63	+ 5.516 17	+ 22.864 31	+ 162.379 56	— 5.087 17	+ 459.420 50	+ 3 00	+ 728 76
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1888	4.035 69	50 93	234 92	1.290 29	37 12	5.648 95	64	88 26
1887	4 416 61	65 31	224 26	1.664 34	31 30	6.401 82	64	100 03
Differenza nel **1888**	— 380 92	— 14 38	+ 10 66	— 374 05	+ 5 82	— 752 87	»	— 11 77
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 DICEMBRE.								
1888	74.473 39	900 22	5.089 77	19.012 44	631 32	100.107 14	64	1.564 17
1887	62.908 09	790 18	4.752 60	15.852 01	596 58	84.899 46	64	1.326 55
Differenza nel **1888**	+ 11.565 30	+ 110 04	+ 337 17	+ 3.160 43	+ 34 74	+ 15.207 68	»	+ 237 62

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'*11 *al* 20 *Dicembre* 1888.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-S. Giorgio di Nogaro	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 45	Chil. 29	Chil. 74	Chil. 45
Viaggiatori	4,299.45	14,175.90	1,020.50	2,210.40	930.55	3,350.40	2,176.25	3,135.00	4,468.95	2,181.60	1,514.50	3,970.20	1,652.40
Bagagli e Cani . . .	50.90	285.40	23.50	25.90	4.60	53.50	21.00	4.55	12.75	43.50	11.50	28.35	15.50
Merci a G. V. ed Acceler.	750.90	3,764.29	132.70	515.95	219.80	1.567.10	21.90	73.49	176.65	258.92	336.00	515.90	193.95
Merci a P. V. . . .	3,631.35	4,980.76	1.188.42	1,634.10	2,882.10	1,017.85	444.75	49.20	1,127.05	1,018.91	276.95	2,300.45	1,022.20
TOTALI	8,732.60	23,206.35	2,365.12	4,386.35	4,037.05	5,988.85	2,663.90	3,262.24	5,785.40	3,502.93	2,138.95	6,814.90	2,884.05

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anon. sedente in Firenze. Capitale sociale L. 230 milioni interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni ferroviarie 3 0[0, serie A e B, create in virtù della Legge 27 aprile 1885, N. 3048, serie 3ª, ed emesse nel 1887 e 1888 da questa Società per conto dello Stato, che la Cedola d'interesse di L. 7,50 scadente il 31 dicembre andante, sarà pagata su presentazione in L. 6,32, al netto cioè della tassa di ricchezza mobile e di circolazione, presso gli Stabilimenti e le Case appresso designate, a partire dal 2 gennaio p. v. 1889.

Firenze Cassa Centrale della Società.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Ancona Cassa della Società.
» Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Bologna Cassa della Società.
» Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Milano Cassa delle Strade Ferrate del Mediterraneo.
» Banca di Credito Italiano.
» Banca Generale.
Torino Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» Banca di Torino.
Genova Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» Cassa Generale.
» Banca Generale.
Venezia Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Livorno Id. id.
Roma Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» Banca Generale.
» Cassa delle Strade Ferrate della Sicilia.
Napoli Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» Società di Credito Meridionale.
Catania Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Messina Id. id.
Palermo Id. id.
» Cassa delle Strade Ferrate della Sicilia.

All'estero detto pagamento sarà effettuato a:
Amsterdam, **Basilea**, **Berlino**, **Bruxelles**, **Colonia**, **Dresda**, **Francoforte s[M**, **Ginevra**, **Londra**, **Parigi**, **Trieste**, **Vienna e Zurigo**
presso le Banche incaricate.

Firenze, 24 Dicembre 1888.

LA DIREZIONE GENERALE.

Visto: Il Delegato Governativo
V. Niccolari.

FABBRICA DI
LIME E CHIODI
PASTORI E SESTI
Piazza e Corso San Martino, N. 1
TORINO

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **FRANCESCO KOSSUTH**

SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro* ed una *d'argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro*, per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3701*, ponti metallici e di *197.400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale e l'Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

ROSSO G. B. FU GIROLAMO.

Sbarchi, Spedizioni, Rappresentanze

GENOVA, Piazza S. Sepolcro, 4 — **SAVONA**, al *Molo*
LIVORNO, Via Vittorio Emanuele, 19.

Società per le Ferrovie del Ticino

SERVIZIO DELLA TRAZIONE E DEL MATERIALE

AVVISO DI VENDITA DI MATERIALE

Presso il Deposito delle Tramvie di Novara-Borgo S. Martino:
N. 9 Vetture per tramvia per binario normale;
N. 36 Cerchioni in acciaio nuovi, diametro interno mm. 685, spessore mm. 75, larghezza mm. 110.

Presso il Deposito del Tram Milano-Binasco-Pavia, fuori Porta Lodovica in Milano:
N. 7 Locomotive fuori uso, del peso di tonnellate 9 circa ciascuna, per binario normale.

Presso il Deposito della Ferrovia Arezzo-Fossato a Città di Castello:
N. 1 Locomobile in ottimo stato di servizio, della forza di undici cavalli vapore — Marca Brown and May — Engineers Devizel (England).

Il materiale sopra indicato è visibile tutti i giorni nei rispettivi Depositi dalle ore 8 alle 12 merid. e dalle 2 alle 4 pomeridiane.

Le offerte dovranno essere presentate in piego suggellato alla Direzione dell'Esercizio per le Ferrovie del Ticino in Milano, non più tardi del giorno 15 marzo 1889, con indicazione in:

Offerta per acquisto materiale fuori uso.

LA DIREZIONE.

TORINO, 1888 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.